COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

6-7 EDOUARD VII, 1906-7

VOL. LXXVIII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-DEUXIÈME JOUR DE NOVEMBRE JUSQU'AU VINGT-TROISIÈME JOUR DE JANVIER, INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIME PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1906-7

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

C.P., G.C.M.G., C.B., D.C.L. *(Oxon)*

À L'OUVERTURE DE LA

TROISIÈME SESSION DU DIXIÈME PARLEMENT

1906-7

(CABINET FORMÉ LE 13 JUILLET 1896)

Président du Conseil privé (Premier)	Très hon. sir WILFRID LAURIER, C.P., G.C.M.G., C.R., D.C.L. *(Oxon.)*
Ministre du Commerce	Très hon. sir RICHARD J. CARTWRIGHT, G.C.M.G.
Secrétaire d'Etat	Hon. R. W. SCOTT, C.R., LL.D.
Ministre de la Milice et de la Défense	Hon. sir F. W. BORDEN, C.C.M.G., B.A., M.D.
Ministre de l'Agriculture	Hon. S. A. FISHER, B.A.
Ministre des Finances	Hon. W. S. FIELDING.
Ministre des Douanes	Hon. WILLIAM PATERSON.
Ministre de la Marine et des Pêcheries	Hon. L. P. BRODEUR.
Ministre des Chemins de fer et Canaux	Hon. H. R. EMMERSON.
Ministre du Revenu de l'intérieur	Hon. W. TEMPLEMAN.
Ministre des Travaux publics	Hon. C. S. HYMAN.
Ministre de l'Intérieur	Hon. F. OLIVER.
Ministre de la Justice	Hon. A. B. AYLESWORTH, C.R.
Directeur général des Postes	Hon. RODOLPHE LEMIEUX, C.R.
(Pas dans le Cabinet).	
Solliciteur général	HON. J. BUREAU.

Greffier du Conseil privé ..... M. R. BOUDREAU.

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES:

Hon. R. F. SUTHERLAND	*Orateur.*
Hon. CHARLES MARCIL	*Orateur-suppléant.*
M. T. B. FLINT	Greffier de la Chambre.
M. J.-B.-R. LAPLANTE	Greffier-adjoint.
Lieut.-Col. HENRY-ROBERT SMITH	Sergent-d'armes.

STÉNOGRAPHES OFFICIELS.

ALBERT HORTON	Sténographe en chef.
STEPHEN-A. ABBOTT	Sténographes.
E.-JOSEPH DUGGAN	
J.-O. MARCEAU	
THOS.-P. OWENS	
ALPHONSE DESJARDINS	
A.-C. CAMPBELL	
GEORGE SIMPSON	
R. C. DUNBAR	
CHAS.-W. BOYCE	Aide du sténographe en chef.

TRADUCTEURS OFFICIELS:

WILFRID LAROSE, traducteur en chef.
FRANK HUGHES.
LÉON GÉRIN.
J. G. DELADURANTAYE.
ACHILLE FORTIER.
GUSTAVE LABINE.
RODOLPHE LAFERRIÈRE.
LUCIEN LASALLE.
FLAVIEN MOFFET.
WILFRID GASCON.
ED. CHARLIER.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième Session, Dixième Parlement.

1906-7

ADAMSON, A. J.—Humbolt.
ALCORN, GEORGE OSCAR—Prince-Edouard.
AMES, HERBERT B.—Montréal, Saint-Antoine.
ARCHAMBAULT, JOSEPH ELOI—Berthier.
ARMSTRONG, Joseph E.—Lambton-est.
AVERY, MELZAR—Frontenac.
AYLESWORTH, HON. ALLEN B.—York-nord, Ont.

BARKER, SAMUEL—Hamilton-est.
BARR, JOHN—Dufferin.
BEAUPARLANT, AIMÉ M.—Saint-Hyacinthe.
BÉLAND, HENRI SÉVÉRIN—Beauce.
BELCOURT, HON. NAPOLÉON ANTOINE—Ottawa.
BENNETT, WILLIAM H.—Simcoe-est.
BERGERON, JOSEPH G. H.—Beauharnois.
BICKERDIKE, ROBERT—Montréal, Saint-Laurent
BLACK, JUDSON BURPEE—Hants.
BLAIN, RICHARD—Peel.
BOLE, DAVID WESLEY—Winnipeg.
BORDEN, HON. SIR FREDERICK W., C.C.M.G.—King (N.-E.)
BORDEN, R. L.—Carleton, O.
BOURASSA, HENRI—Labelle.
BOURBONNAIS, AUGUSTIN—Soulanges.
BOYCE, ARTHUR CYRIL—Algoma-ouest.
BOYER, GUSTAVE—Vaudreuil.
BRABAZON, GERALD H.—Pontiac.
BRISTOL, EDMUND—Toronto-centre.
BRODER, ANDREW—Dundas.
BRODEUR, HON. LOUIS PHILIPPE—Rouville.
BROWN, JAMES POLLOCK—Chateauguay.
BRUNEAU, ARTHUR AIMÉ—Richelieu.
BUREAU, JACQUES—Trois-Rivières et Saint-Maurice
BURROWS, THEODORE ARTHUR—Dauphin.

CALDWELL, THOMAS BOYD—Lanark-nord.
CALVERT, WILLIAM SAMUEL—Middlesex-ouest.
CAMPBELL, ARCHIBALD—York-centre, Ont.
CARNEY, MICHAEL—Halifax.
CARRIER, L. A.—Lévis.
CARVELL, FRANK BROADSTREET—Carleton, N.-B.
CASH, E. L.—Mackenzie.
CHISHOLM, THOMAS—Huron-est.
CHISHOLM, WILLIAM—Antigonish.
CHRISTIE, PETER—Ontario-sud.
CLARE, GEORGE A.—Waterloo-sud.
CLARKE, ALFRED H.—Essex-sud.
CLEMENTS, HERBERT S.—Kent-ouest.
COCHRANE, EDWARD—Northumberland-est (O.)
COCKSHUTT, WILLIAM F.—Brantford.
CONMEE, JAMES—Tonnerre, Baie du, et Riv. La Pluie.
COPP, ALBERT J. S.—Digby.
COSTIGAN, HON. JOHN—Victoria (N.-B.)
CRAWFORD, JOHN—Portage la Prairie.
CROCKET, OSWALD, S.—York, N.-B.
CYR, JOSEPH ERNEST—Provencher.

DANIEL, JOHN WATERHOUSE—St. John (cité).
DELISLE, MICHEL SIMÉON—Portneuf.
DEMERS, JOSEPH—St-Jean et Iberville.
DERBYSHIRE, DANIEL—Brockville.
DESJARDINS, SAMUEL—Terrebonne.
DEVLIN, C. B.—Nicolet.
DEVLIN, E. B.—Wright.
DUBEAU, JOSEPH ADÉLARD—Joliette.
DUGAS, FRANÇOIS O.—Montcalm.
DYMENT, ALBERT EDWARD—Algoma-est.

ELSON, PETER—Middlesex-est.
EMMERSON, HON. HENRY R.—Westmoreland.
ETHIER, JOSEPH ARTHUR C.—Deux-Montagnes.

FIELDING, HON. WILLIAM STEVENS—Shelburne et Queen (N.-E.)
FINLAY, JOHN—Peterborough-est.
FINLAYSON, DUNCAN—Richmond, N.-E.
FISHER, HON. SIDNEY ARTHUR—Brome.
FORGET, RODOLPHE—Charlevoix.
FORTIER, EDMOND—Lotbinière.
FOSTER, HON. GEORGE EULAS—Toronto-nord.
FOWLER, GEORGE W.—King et Albert (N.-B.)

GALLIHER, WILLIAM ALFRED—Kootenay.
GANONG, GILBERT W.—Charlotte.
GAUVREAU, CHARLES ARTHUR—Témiscouata.
GEOFFRION, VICTOR—Chambly et Verchères.
GERMAN, WILLIAM MANLY—Welland.
GERVAIS, HONORÉ—Montréal, St-Jacques.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi et Saguenay.
GLADU, JOSEPH E. O.—Yamaska.
GORDON, DAVID ALEXANDER—Kent-est.

GRANT, GEORGE D.—Ontario-nord.
GREENWAY, THOMAS—Lisgar.
GUNN, BENJAMIN B.—Huron-sud.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

HAGGART, HON. JOHN GRAHAM—Lanark-sud.
HALL, R. R.—Peterborough-ouest.
HARTY, WILLIAM—Kingston.
HENDERSON, DAVID—Halton.
HERRON, JOHN—Alberta.
HUGHES, JAMES J.—King (I.P.-E.)
HUGHES, SAMUEL—Victoria et Haliburton.
HUNT, AYLMER BYRON—Compton.
HYMAN, HON. CHARLES S.—London.

JACKSON, SAMUEL JACOB—Selkirk.
JACKSON, WILLIAM—Elgin-ouest.
JOHNSTON, ALEXANDER—Cap-Breton-sud.

KEMP, ALBERT E.—Toronto-est.
KENNEDY, JAMES BUCKHAM—New-Westminster.
KNOWLES, WILLIAM ERSKINE—Assiniboïa-ouest.

LACHANCE, ARTHUR—Québec-centre.
LAKE, RICHARD STUART—Qu'Appelle.
LALOR, FRANCIS RAMSAY—Haldimand.
LANCASTER, EDWARD A.—Lincoln et Niagara.
LANCTÔT, ROCH—Laprairie-Napierville.
LAPOINTE, ERNEST—Kamouraska.
LAURENCE, FREDERICK A.—Colchester.
LAURIER, R. C. E.—L'Assomption.
LAURIER, TRÈS HON. SIR WILFRID, G.C.M.G.—Québec-est.
LAVERGNE, ARMAND—Montmagny.
LAVERGNE, LOUIS—Drummond et Arthabaska.
LAW, BOWMAN BROWN—Yarmouth, N.-E.
LEBLANC, OLIVIER J.—Kent (N.-B.)
LEFURGEY, ALFRED A.—Prince (I.P.-E.)
LEMIEUX, HON. RODOLPHE—Gaspé.
LENNOX, HAUGHTON—Simcoe-sud.
LÉONARD, J. E. EMILE—Laval.
LEWIS, EDWARD NORMAN—Huron-ouest.
LOGAN, HANCE J.—Cumberland.
LOGGIE, WILLIAM STEWART—Northumberland, N.-B.
LOVELL, HENRY—Stanstead.

MACDONALD, EDWARD M.—Pictou.
MACDONELL, ANGUS CLAUDE—Toronto-sud.
MACLAREN, ALEXANDER FERGUSON—Perth-nord.
MACLEAN, ALEXANDER K.—Lunenburg.
MACLEAN, WILLIAM FINDLAY—York-sud (O.)
MACPHERSON, ROBERT GEORGE—Vancouver (cité.)
MCCARTHY, LEIGHTON GOLDIE—Simcoe-nord.
MCCARTHY, MAITLAND STEWART—Calgary.
MCCOLL, JOHN B.—Northumberland-ouest (O.)
MCCOOL, CHARLES ARTHUR—Nipissing.
MCCRANEY, GEORGE EWAN—Saskatchewan.
MCINTYRE, GILBERT H.—Perth-sud.
MCINTYRE, WILBERT—Strathcona.
MCKENSIE, PETER H.—Bruce-sud.
MCLEAN, ANGUS A.—Queen, I.P.-E.
MCLENNAN, ANGUS—Inverness.
MARCIL, CHARLES—Bonaventure.
MARCIL, JOSEPH EDMOND—Bagot.
DAVID MARSHALL—Elgin-est.
MARTIN, ALEXANDER—Queen, I.P.-E.
MARTIN, M.—Montréal. Ste-Marie.
MARTIN, THOMAS—Wellington-nord.
MAYRAND, HORMISDAS—Maskinongé.
MEIGS, DANIEL BISHOP—Missisquoi.
MICHAUD, PIUS—Victoria, N.-B.
MILLER, HENRY HORTON—Grey-sud.
MONK, FREDERICK D.—Jacques-Cartier.
MORIN, JEAN-BAPTISTE—Dorchester.

NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

OLIVER, HON. FRANK—Edmonton.
OSLER, EDMUND BOYD—Toronto-ouest.

PAQUET, EUGÈNE—L'Islet.
PARDEE, FRED. F.—Lambton-ouest.
PARENT, GEORCE—Montmorency.
PARMALEE, CHARLES HENRY—Shefford.
PATERSON, HON. WILLIAM—Brant.
PERLEY, GEORGE H.—Argenteuil.
PICKUP, SAMUEL W.W.—Annapolis.
PORTER, EDWARD GUSS—Hastings-ouest.
POWER, WILLIAM—Québec-ouest.
PRINGLE, ROBERT A.—Stormont.
PROULX, EDMOND—Prescott.

RATZ, VALENTINE—Middlesex-nord.
REID, JAMES—Ristigouche.
REID, JOHN DOWSLEY—Grenville.
RIVET, LOUIS ALFRED ADHÉMAR—Hochelaga.
ROBITAILLE, LORENZO—Québec (comté).
ROCHE, WILLIAM—Halifax.
ROCHE, WILLIAM JAMES—Marquette.
ROSS, A C.—Cap-Breton-nord et Victoria.
ROSS, DUNCAN—Yale-Caribou.
ROSS, JEAN AUGUSTE—Rimouski.
ROUSSEAU, JEFFREY ALEXANDRE—Champlain.

SAVOIE, FRANCOIS THÉODORE—Mégantic.
SCHAFFNER, FREDERICK LAURENCE—Souris.
SCHELL, JACOB T.—Glengarry.
SCHELL, MALCOLM S.—Oxford-sud.
SEAGRAM, JOSEPH E.—Waterloo-nord.
SIFTON, HON. CLIFFORD—Brandon.
SINCLAIR, J. H.—Guysborough.
SLOAN, WILLIAM—Comox-Atlin.
SMITH, ERNEST D.—Wentworth.
SMITH, GEORGE—Oxford-nord.
SMITH, RALPH—Nanaïmo.
SPROULE, THOMAS S.—Grey-est.
STAPLES, WILLIAM D.—Macdonald.
STEWART, ROBERT—Ottawa.
STOCKTON, ALFRED AUGUSTUS—St. John (cité et comté.)
SUTHERLAND, HON. ROBT. FRANKLIN—Essex-nord.

TALBOT, ONÉSIPHORE ERNEST—Bellechasse.
TAYLOR, GEORGE—Leeds.
TELFORD, WILLIAM PATTESON—Grey-nord.

TEMPLEMAN, HON. WILLIAM—Victoria (cité, C.A.)
THOMPSON, ALFRED—Yukon.
TISDALE, HON. DAVID—Norfolk.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond et Wolfe.
TOLMIE, JOHN—Bruce-nord.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.
TURRIFF, JOHN G.—Assiniboïa-est.

VERVILLE, A.—Maisonneuve.

WALSH, J. C.—Montréal, Sainte-Anne.
WALSH, ROBERT NELSON—Huntingdon.
WARD, HENRY ALFRED—Durham.
WATSON, ROBERT JAMES—Parry-Sound.
WHITE, GERALD V.—Renfrew-nord.
WILMOT, ROBERT D.—Sunbury et Queen (N.-B.)
WILSON, NORMAN FRANK—Russell.
WILSON, URIAH—Lennox et Addington.
WORTHINGTON, ARTHUR NORREYS—Sherbrooke.
WRIGHT, AARON ABEL—Renfrew-sud.
WRIGHT, WILLIAM—Muskoka.

ZIMMERMAN, ADAM—Hamilton-ouest.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION, DIXIÈME PARLEMENT.

1906-7

ALBERTA—John Herron.
ALGOMA-EST—Albert Edward Dyment.
ALGOMA-OUST—Arthur Cyril Boyce.
ANNAPOLIS—Samuel W. W. Pickup.
ANTIGONISH—William Chisholm.
ARGENTEUIL—George H. Perley.
ASSINIBOÏA-EST—John J. Turriff.
ASSINIBOÏA-OUEST—William E. Knowles.

BAGOT—Joseph Edmond Marcil.
BEAUCE—Henri Sévérin Béland.
BEAUHARNOIS—Joseph Gédéon Horace Bergeron.
BELLECHASSE—Onésiphore Ernest Talbot.
BERTHIER—Joseph Eloi Archambault.
BONAVENTURE—Charles Marcil.
BRANDON—Hon. Clifford Sifton.
BRANT—Hon. William Paterson.
BRANTFORD—William F. Cockshutt.
BROCKVILLE—Daniel Derbyshire.
BROME—Hon. Sidney Arthur Fisher.
BRUCE-NORD—John Tolmie.
BRUCE-SUD—Peter H. McKenzie.

CALGARY—Maitland Stewart McCarthy.
CAP-BRETON-NORD ET VICTORIA—A. C. Ross.
CAP-BRETON-SUD—Alexander Johnston.
CARLETON (N.-B.)—Frank Broadstreet Carvell.
CARLETON (O.)—Robert L. Borden.
CHAMBLY ET VERCHÈRES—Victor Geoffrion.
CHAMPLAIN—Jeffrey Alexandre Rousseau.
CHARLEVOIX—Rodolphe Forget.
CHARLOTTE—Gilbert W. Ganong.
CHATEAUGUAY—James P. Brown.
CHICOUTIMI ET SAGUENAY—Joseph Girard.
COLCHESTER—Frederick A. Laurence.
COMOX-ATLIN—William Sloan.
COMPTON—Aylmer Byron Hunt.
CUMBERLAND—Hance J. Logan.

DAUPHIN—Theodore Arthur Burrows.
DEUX-MONTAGNES—Joseph Arthur C. Ethier.
DIGBY—Albert J. S. Copp.
DORCHESTER—Jean-Baptiste Morin.
DRUMMOND ET ARTHABASKA—Louis Lavergne.
DUFFERIN—John Barr.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM-EST—Henry Alfred Ward.

EDMONTON—Hon. Frank Oliver.
ELGIN-EST—David Marshall.
ELGIN-OUEST—William Jackson.
ESSEX-NORD—Hon. Robert Frankli Sutherland
ESSEX-SUD—Alfred H. Clarke.

FRONTENAC—Melzar Avery.

GASPÉ—Hon. Rodolphe Lemieux.
GLENGARRY—Jacob T. Schell.
GLOUCESTER—Onésiphore Turgeon.
GRENVILLE—John Dowsley Reid.
GREY-EST—Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—William Patteson Telford.
GREY-SUD—Henry Horton Miller.
GUYSBOROUGH—J. H. Sinclair.

HALDIMAND—Francis Ramsay Lalor.
HALIFAX—{William Roche. / Michael Carney.}
HALTON—David Henderson.
HAMILTON-EST—Samuel Barker.
HAMILTON-OUEST—Adam Zimmerman.
HANTS—Judson Burpee Black.
HASTINGS-EST—William B. Northrup.
HASTINGS-OUEST—Edward Guss Porter.
HOCHELAGA—Louis Alfred Adhémar Rivet
HUMBOLT—A. J. Adamson.
HUNTINGDON—Robert Nelson Walsh.
HURON-EST—Thomas Chisholm.
HURON-SUD—Benjamin B. Gunn.
HURON-OUEST—Edward Norman Lewis.

INVERNESS—Angus McLennan.

JACQUES-CARTIER—Frederick D. Monk.
JOLIETTE—Joseph Adelard Dubeau

KAMOURASKA—Ernest Lapointe.

KENT (N.-B.)—Olivier J. LeBlanc.
KENT-EST (O.)—David Alexander Gordon.
KENT-OUEST (O.)—Herbert S. Clements.
KING ET ALBERT (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Hon. sir Frederick W. Borden, C.C.M.G.
KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—William Harty.
KOOTENAY—William Alfred Galliher.

LABELLE—Henri Bourassa.
LAMBTON-EST—Joseph E. Armstrong.
LAMBTON-OUEST—Fred. F. Pardee.
LANARK-NORD—Thomas Boyd Caldwell.
LANARK-SUD—Hon. John Graham Haggart.
LAPRAIRIE-NAPIERVILLE—Roch Lanctôt.
L'ASSOMPTION—R. C. E. Laurier.
LAVAL—J. E. Emile Léonard.
LEEDS—George Taylor.
LENNOX ET ADDINGTON—Uriah Wilson.
LÉVIS—L. A. Carrier
LINCOLN—Edward A. Lancaster.
LISGAR—Thomas Greenway.
L'ISLET—Eugène Paquet.
LONDON—Hon. Charles S. Hyman.
LOTBINIÈRE—Edmond Fortier.
LUNENBURG—Alexander Kenneth Maclean.

MACDONALD—William D. Staples.
MACKENZIE—E. L. Cash.
MAISONNEUVE—A. Verville.
MARQUETTE—William J. Roche.
MASKINONGÉ—Hormisdas Mayrand.
MÉGANTIC—François Théodore Savoie.
MIDDLESEX-EST—Peter Elson.
MIDDLESEX-NORD—Valentine Ratz.
MIDDLESEX-OUEST—William Samuel Calvert.
MISSISQUOI—Daniel B. Meigs.
MONTCALM—François Octave Dugas.
MONTMAGNY—Armand Lavergne.
MONTMORENCY—George Parent.
MONTRÉAL, Sainte-Anne—J. C. Walsh.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Herbert B. Ames.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—Honoré Gervais.
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Robert Bickerdike.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—M. Martin.
MUSKOKA —William Wright.

NANAIMO—Ralph Smith.
NEW-WESTMINSTER—James B. Kennedy.
NICOLET—C. R. Devlin.
NIPISSING—Charles Arthur McCool.
NORFOLK—Hon. David Tisdale.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—William Stewart Loggie.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Edward Cochrane.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—John B. McColl.

ONTARIO-NORD—George D. Grant.
ONTARIO-SUD—Peter Christie.
OTTAWA (cité)—{ Napoléon A. Belcourt / Robert Stewart.
OXFORD-NORD—George Smith.
OXFORD-SUD—Malcolm S. Schell.

PARRY-SOUND—Robert James Watson
PEEL—Richard Blain.
PERTH-NORD—Alexander Ferguson MacLaren.
PERTH-SUD—Gilbert H. McIntyre.
PETERBOROUGH-EST—John Finlay.
PETERBOROUGH-OUEST—R. R. Hall.
PICTOU—Edward M. Macdonald.
PONTIAC—Gerald H. Brabazon.
PORTAGE LA PRAIRIE—John Crawford.
PORTNEUF—Michel Siméon Delisle.
PRESCOTT—Edmond Proulx.
PRINCE (I.P.-E.)—Alfred A. Lefurgey.
PRINCE-EDWARD—George Oscar Alcorn.
PROVENCHER—Joseph Ernest Cyr.

QU'APPELLE—Richard Stuart Lake.
QUÉBEC-CENTRE—Arthur Lachance.
QUÉBEC-EST—Très Hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., G.C.M.G.
QUÉBEC-OUEST—William Power.
QUÉBEC (comté)—Lorenzo Robitaille.
QUEEN (I.P.-E.)—{ Alexander Martin. / Angus A. McLean.

RENFREW-NORD—Gerald V. White.
RENFREW-SUD—Aaron Abel Wright.
RISTIGOUCHE—James Reid.
RICHELIEU—Arthur Aimé Bruneau.
RICHMOND (N.-E.)—Duncan Finlayson
RICHMOND ET WOLFE (Q.)—Edmund William Tobin.
RIMOUSKI—Jean Auguste Ross.
ROUVILLE—Hon. Louis Philippe Brodeur.
RUSSELL—Norman Frank Wilson.

SAINT-HYACINTHE—Aimé M. Beauparlant.
ST. JOHN (N.-B.) cité—John Waterhouse Daniel.
ST. JOHN (N.-B.) cité et comté—Alfred Auguste Stockton.
SAINT-JEAN ET IBERVILLE—Joseph Demers.
SASKATCHEWAN—George E. McCraney.
SELKIRK—Samuel Jacob Jackson.
SHEFFORD—Charles H. Parmelee.
SHELBURNE ET QUEEN (N.-E.)—Hon. William Stevens Fielding.
SHERBROOKE—Arthur Norreys Worthington.
SIMCOE-EST—William Henry Bennett.
SIMCOE-NORD—Leighton Goldie McCarthy.
SIMCOE-SUD—Haughton Lennox.
SOULANGES—Augustin Bourbonnais.
SOURIS—Frederick Laurence Schaffner.
STANSTEAD—Henry Lovell.
STORMONT—Robert A. Pringle.
STRATHCONA—Wilbert McIntyre.
SUNBURY ET QUEEN (N.-B.)—Robert D. Wilmot.

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Samuel Desjardins.
TROIS-RIVIÈRES ET ST-MAURICE—Jacques Bureau.
TONNERRE, BAIE DU, ET RIVIÈRE LA PLUIE—James Conmee.

TORONTO-CENTRE—Edmund Bristol.
TORONTO-EST—Albert E. Kemp.
TORONTO-NORD—Hon. George Eulas Foster.
TORONTO-SUD—Angus Claude Macdonell.
TORONTO-OUEST—Edmund Boyd Osler.

VANCOUVER (cité)—Robert George Macpherson.
VAUDREUIL—Gustave Boyer.
VICTORIA (C.A.)—Hon. William Templeman.
VICTORIA (N.-B.) cité—Pius Michaud.
VICTORIA ET HALIBURTON (O.)—Samuel Hughes.

WATERLOO-NORD—Joseph E. Seagram.
WATERLOO-SUD—George A. Clare.
WELLAND—William Manley German.
WELLINGTON-NORD—Thomas Martin.
WELLINGTON-SUD—Hugh Guthrie.
WENTWORTH—Ernest D. Smith.
WESTMORELAND—Hon. Henry R. Emmerson.
WINNIPEG—David Wesley Bole.
WRIGHT—E. B. Devlin.

YALE ET CARIBOU—Duncan Ross.
YAMASKA—Joseph O. E. Gladu.
YARMOUTH—Bowman Brown Law.
YORK (N.-B.)—Oswald S. Crocket.
YORK-CENTRE (O.)—Archibald Campbell.
YORK-NORD (O.)—Hon. Allen Bristol Aylesworth.
YORK-SUD (O.)—William F. Maclean.
YUKON, TERRITOIRE DU—Alfred Thompson.

COMITÉ SPÉCIAL NOMMÉ POUR SURVEILLER LA PUBLICATION DU COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉBATS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

BERGERON, J. G. H.—Beauharnois.
BUREAU, J.—Trois-Rivières et Saint-Maurice.
CLARKE, A. H.—Essex-sud.
ETHIER, J. A. C.—Deux-Montagnes.
GERVAIS, H.—Montréal, Saint-Jacques.
GUTHRIE, H.—Wellington-Sud.
HUGHES, S.—Victoria et Haliburton.
JOHNSTON, A.—Cap-Breton-sud.
KNOWLES, W. E.—Assiniboïa-ouest.
LOGAN, H. J.—Cumberland.
MACPHERSON, R. G.—Cité de Vancouver.
MCCARTHY, M. S.—Calgary.
ROCHE, W. J.—Marquette.
SCHAFFNER, F. L.—Souris.
TAYLOR, GEO.—Leeds.

Président:—H. GERVAIS—Montréal, Saint-Jacques.

ERRATA.

VOL. I.

Colonne 95: 2e ligne, après " un projet de loi ", ajouter (bill n° 5).

Colonne 152: 1re ligne, lire: M. ALEXANDER JOHNSTON, au lieu de: M. ALEXANDER CAMPBELL.

Colonne 273: motion Crocket, lire " Moncton " au lieu de " Montréal ".

Colonne 593: Après cinquième ligne et avant petit texte, lire, à la ligne M. BERGERON demande:

Colonne 744: Après le titre: " Hausses de fusils Sutherland ", lire: M. FOSTER.

Colonne 332: Bill (n° 24), lire: " Orford " au lieu de " Oxford "

Colonne 832: Residential Fire Insurance Company, lire: bill (n° 28) au lieu de: bill (n° 29), et lire, à la suite du bill (n° 23): Sir Wilfrid Laurier.

Colonne 1082: Sous le titre: " Importations de tissus anglais ", lire " 1897 " au lieu de " 1887 ".

Colonne 982: Réponse de l'honorable M. Templeman à M. Lancaster, lire " traité de Gand " au lieu de " traité de Ghent ".

Colonne 1432: Steamer " Strathmore ", naufrage, lire " Boyce " au lieu de " Bryce ".

Colonne 1440: Après le titre: " Département de l'Agricluture ", lire: " M. Martin (Queen, I.-P.-E.) "

Colonne 1635: Observations de M. Bennett. Au lieu de " Aucune partie de ces sommes n'a servi à faciliter le transport du grain à Midland ", lire: " Cette dépense n'a pas été effectuée là où tout le grain a été emmagasiné à Midland ". Et au lieu de " La dépense dont parle l'honorable député se rattache à la construction d'un élévateur etc.", lire " Le dragage s'est fait près d'un élévateur où il est à peine arrivé un ou deux chargements de grain ".

Colonne 1665: Après " M. HENDERSON ", etc., lire: L'honorable M. FISHER ", etc., au lieu de " L'honorable M. FOSTER ", etc. Puis, immédiatement après, lire " M. PORTER ", etc., au lieu de " L'honorable M. FOSTER ", etc., et enfin, au bas de cette même colonne, lire encore " M. PORTER ", etc., au lieu de " L'honorable M. FOSTER ", etc.

Colonne 1668: Au lieu " M. McLEAN ", etc., lire " M. A. A. McLEAN ", etc.

Colonne 1985: Bill (n° 79), lire: " Great West " au lieu de " Grand-Tronc ".

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 22 novembre 1906.

Après avoir été prorogé d'une date à l'autre jusqu'au 22 novembre 1906, le Parlement s'est assemblé aujourd'hui pour l'expédition des affaires.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu de M. le secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, la lettre suivante :

Ottawa, 21 novembre 1906.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat pour ouvrir la troisième session du dixième parlement du Canada le jeudi, 22 courant, à trois heures.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. HANBURY-WILLIAMS, Col.,
Secrétaire du Gouverneur général.

Le message suivant est transmis par M. le gentilhomme huissier de la Verge Noire :

Monsieur l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence les membres de la Chambre se rendent dans la salle des séances du Sénat.

PETITION D'ELECTIONS—JUGEMENT DE LA COUR SUPREME.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada une copie certifiée du jugement et du rapport de ce tribunal dans l'appel de l'élection d'un représentant pour la division électorale de Shelburne-et-Queen's, de même que le rapport de l'honorable sir Robert L. Weatherbe et de l'honorable Benjamin Russell, juges du tribunal de première instance au même sujet et aux termes duquel l'élection est annulée.

Conformément au chapitre 9, article 46 des statuts revisés, j'ai adressé mon mandat à M. le greffier de la couronne en chancellerie, lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour ladite division électorale.

J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada une copie certifiée du jugement et du rapport de ce tribunal dans l'appel de l'élection d'un représentant pour la division électorale de Montréal, Sainte-Anne, aux termes duquel le jugement du tribunal de première instance annullant l'élection est confirmé.

Conformément au chapitre 9, article 46 des statuts revisés, j'ai adressé mon mandat à M. le greffier de la couronne en chancellerie lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour ladite division électorale.

J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour suprême du Canada des copies certifiées des jugements et des décisions du même tribunal au sujet des appels des décisions des juges des tribunaux inférieurs relatifs à la division électorale d'Halifax et aux termes desquels lesdits appels furent accordés et les décisions des juges des tribunaux inférieurs renversées et rejetées.

VACANCES.

M. L'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la Chambre que pendant les vacances, j'ai reçu de divers députés avis que les sièges des membres suivants étaient devenus vacants, savoir :

Le siège de M. Camille Piché, député de la division Sainte-Marie, de Montréal, démissionnaire ;

Le siège de L. T. Bland, député de Brucenord, décédé ;

Le siège de l'honorable Charles Fitzpatrick, député de Québec-est, par suite de l'acceptation d'une charge lucrative de la couronne, à savoir la position de juge en chef de la cour suprême du Canada ;

Le siège de L. Philippe Demers, député de Saint-Jean-et-Iberville, par l'acceptation d'une charge lucrative de la couronne.

J'ai en conséquence adressé mon mandat à M. le greffier de la couronne en chancellerei lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour ladite division électorale.

DEMISSION D'UN DEPUTE.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu une lettre de l'honorable M. C. S. Hyman annonçant sa démission comme représentant de la cité de London. J'ajouterai que cette démission n'est probablement pas tout à fait dans les formes, mais j'ai cru devoir en donner connaissance à la Chambre.

NOUVEAUX DEPUTES.

M. L'ORATEUR : J'ai aussi l'honneur d'informer la députation que pendant les vacances le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la couronne en chancellerie des certificats de l'élection des députés suivants:

De M. David Marshall pour Elgin-est ;

De M. Gerald Verner White, pour Renfrew-nord ;

De M. Joseph Demers, pour Saint-Jean-et-Iberville ;

De M. Lorenzo Robitaille, pour le comté de Québec ;

De l'honorable W. S. Fielding, pour Shelburne-et-Queen's;

De M. John Tolmie, pour Bruce-nord.

DEPUTES PRESENTES.

L'honorable William-Stevens Fielding, député de Shelburne-et-Queen's, présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable sir Frederick Borden.

M. John Tolmie, député de Bruce-nord, présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurieur et l'honorable A. B. Aylesworth.

M. Joseph Demers, député de Saint-Jean-et-Iberville, présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable L. P. Brodeur.

M. David Marshall, député d'Elgin-est présenté par M. R. L. Borden et M. Taylor.

M. Lorenzo Robitaille, député du comté de Québec, présenté par M. Henri Bourassa et M. Armand Lavergne.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) présente le bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office.

DISCOURS DU TRONE.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que lorsque les députés se sont rendus auprès de Son Excellence le Gouverneur général, aujourd'hui, dans la salle des séances du Sénat, il lui a plu de lire aux deux Chambres du Parlement un discours dont je me suis procuré une copie qui est ainsi conçue :

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des Communes :

En ouvrant la troisième session de la dixième législature du Canada, je tiens à vous

féliciter de la prospérité sans égale qui règne dans toutes les parties du pays. La récolte a été abondante, le commerce avec l'Angleterre et l'étranger continue de se développer chaque année, et tout indique que cette progression va durer encore de longues années.

Le nombre d'immigrants qui cherchent à s'établir au Canada continue aussi d'augmenter tous les ans, et il est très satisfaisant de constater que, durant la dernière saison, il en est venu des Iles Britanniques une proportion plus considérabe que dans le cours d'aucune année passée.

Pendant les vacances qui ont suivi la dernière session, j'ai visité les quatre provinces de l'ouest et j'ai été très heureux de remarquer le grand progrès qui se fait dans le développement de ces riches sections du Dominion. J'ai trouvé la population de l'ouest contente de sa prospérité, pleine d'espoir et de confiance dans l'augmentation future de sa richesse agricole et industrielle.

Le recensement quinquennal que l'on a fait récemment dans l'Alberta et la Saskatchewan démontre que ces provinces ont maintenant droit à ce que leur représentation dans la Chambre des Communes soit augmentée. Un bill ayant pour objet de donner effet à ce droit sera soumis à votre approbation.

Conformément à ce qui a été annoncé au cours d'une précédente session, vous allez être priés d'étudier un bill ayant pour objet la revision du tarif des douanes.

Il va falloir la sanction du parlement pour donner un effet légal au traité conclu avec l'empire du Japon. Un bill à cette fin sera soumis à votre approbation.

Les produits et les objets manufacturés du Canada, étalés à l'exposition internationale qui a eu lieu récemment à Milan, ont beaucoup attiré l'attention et on a la ferme confiance qu'il va pouvoir en résulter une augmentation considérable de notre commerce avec l'Europe centrale et méridionale.

Les autorités navales ayant renoncé à l'usage de l'arsenal de marine d'Halifax, il a été proposé de le céder au gouvernement du Canada. L'offre a été acceptée et l'arsenal va maintenant être utilisé par le département de la Marine et des Pêcheries comme base de ses opérations concernant les aides à la navigation.

Vu que, depuis quelques années, nombre d'immigrants ont été induits à venir au Canada par de fausses représentations faites dans le Royaume-Uni, un article a été ajouté au " Merchants Shipping Bill " maintenant devant le parlement impérial, à la demande du ministre du Travail, pour assurer la punition de quiconque sera trouvé coupable de cette offense.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Les comptes du dernier exercice seront déposés devant vous. Je suis heureux de dire que le revenu s'est élevé de beaucoup et a produit de quoi faire face non seulement aux dépenses ordinaires, mais aussi, dans une large mesure, aux déboursés imputables sur le capital.

Les estimations budgétaires pour le prochain exercice seront déposées devant vous prochainement.

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des Communes :

Mes ministres ayant reçu une requête à eux adressée conjointement par les gouvernements des différentes provinces et demandant l'augmentation des subventions accordées aux provinces, il s'est tenu récemment une conférence où les raisons favorables à l'octroi d'une aide supplémentaire ont été exposées et discutées à fond. Un projet de résolutions basées sur les conclusions auxquelles mon gouvernement en est arrivé, sera soumis à votre considération.

On va déposer devant vous des bills ayant pour objet de modifier les actes relatifs aux élections, l'acte des postes, l'acte des terres fédérales, un bill ayant pour objet de rendre plus efficaces le contrôle et l'inspection des conserves alimentaires canadiennes, des viandes et du poisson, un bill concernant la vente et la fabrication des remèdes brevetés ; et aussi un bill ayant pour objet d'améliorer la loi relative aux jeunes délinquants.

On s'attend que le rapport de la commission chargée de faire enquête au sujet des opérations des compagnies d'assurance va être bientôt prêt ; quand il le sera, on le déposera sur le bureau de la Chambre.

Aux sujets que j'ai mentionnés vous allez accorder, je l'espère, votre plus sérieuse attention, et les mesures qui vont être soumises à votre approbation contribueront, je l'espère aussi, à assurer le bien-être et le bon gouvernement de notre beau Dominion.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que le discours lu par Son Excellence le Gouverneur général devant les deux Chambres du Parlement du Canada soit mis à l'étude demain.

(La motion est adoptée.)

COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'il soit nommé des comités permanents de cette Chambre pour la présente session pour les objets suivants : 1. Privilèges et élections. 2. Chemins de fer, canaux et télégraphes. 3. Projets de loi d'intérêt privé. 4. Ordres permanents. 5. Impressions. 6. Comptes publics. 7. Banques et commerce. 8. Agriculture et colonisation. 9. Débats de la Chambre. 10. La bibliothèque du parlement, et que ces comités soient autorisés à s'enquérir de tous les sujets et matières qui leur seront renvoyés par la Chambre, et à faire rapport de temps à autre de leurs observations et opinions sur ces matières et à envoyer quérir personnes et papiers.

La motion est adoptée.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Le rapport des bibliothécaires du Parlement pour 1906, par M. l'Orateur.

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre a levé sa séance à trois heures et cinquante-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 23 novembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

COMPOSITION DES COMITES PERMANENTS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (Premier Ministre) propose :

Qu'il soit nommé un comité spécial composé de cinq membres, savoir : sir Wilfrid Laurier, M. R. L. Borden (Carleton), M. Paterson, M. Fielding et M. Haggart, chargé de préparer dans le plus court délai une liste des membres qui devront composer les comités spéciaux permanents de la Chambre, aux termes de l'article 10 du règlement.

La proposition est adoptée.

RETARD DANS LA DISTRIBUTION DU TEXTE IMPRIME DU DISCOURS DU TRONE.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : M. l'Orateur, l'ordre du jour ne porte qu'une inscription, savoir, l'examen du discours de Son Excellence prononcé à l'occasion de la rentrée des Chambres. Le très honorable Premier ministre voudra-t-il nous dire pourquoi on n'a pas fait remettre aux membres de la députation le texte du discours de Son Excellence. C'est ma vingt-cinquième session que je commence, et il n'est pas arrivé une seule fois avant cette année que nous n'ayons trouvé le texte du discours de Son Excellence dans notre casier au bureau de poste, dès notre retour de la Chambre du Sénat. J'arrive en ce moment du bureau de poste, et je n'y ai rien trouvé. Il est possible que le ministère se soit mis un peu tardivement à la pratique de l'économie, et n'ait pas voulu faire les frais d'impression du discours. Si le discours a été imprimé, la distribution n'en a pas été faite.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député le sait bien, ce n'est pas d'aujourd'hui que le Gouvernement pratique l'économie ; il l'a pratiquée dès le commencement. De ce que l'honorable député n'a pas encore reçu son exemplaire du discours d'ouverture de la session, il ne doit pas conclure qu'on veut renoncer à cette bonne coutume. Le ministère, l'honorable député doit le savoir, n'est aucunement à blâmer dans la circonstance, puisque l'affaire relève de M. l'Orateur ou du personnel de la Chambre.

TABLEAUX STATISTIQUES DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Le ministre des Douanes voudra-t-il nous dire quand les tableaux de la navigation et du commerce seront déposés sur le bureau. On m'informe qu'ils sont prêts pour la distribution, et s'il en est ainsi les députés devraient en recevoir des exemplaires.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : La pratique, depuis quelques années, a été de distribuer les tableaux de la navigation et du commerce dès avant l'ouverture de la Chambre. On a dû suivre la même pratique cette année. J'en ai un exemplaire dans mon pupitre, et je me propose de le déposer sur le bureau dès que l'adresse en réponse au discours du trône aura été votée. En attendant, l'honorable député pourra s'en procurer un exemplaire auprès du personnel de la distribution.

M. HENDERSON : J'en ai fait la demande, sans pouvoir l'obtenir.

M. PATERSON : Je ne saurais dire quelle est la règle du bureau à ce sujet ; mais, si je ne me trompe, les tableaux lui ont été envoyés du département.

LA DEMISSION DE L'HONORABLE M. C. S. HYMAN.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : M. l'Orateur, avant que l'ordre du jour soit appelé, j'aimerais à savoir quel est l'effet de la démission de l'honorable ministre des Travaux Publics, en qualité de membre de la députation, démission dont on a parlé hier en passant, mais dont le texte ne nous a pas été communiqué. Cette démission est-elle rédigée en bonne et due forme, et le siège de l'honorable député doit-il être considéré vacant en conséquence ? Voudra-t-on me dire en même temps si l'honorable M. Hyman cesse ou non d'être ministre ?

M. l'ORATEUR : A mon avis sa démission n'est pas rédigée dans les termes voulus et dès lors elle n'est pas complète.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois informer l'honorable député (M. Borden) que M. Hyman a demandé d'être relevé de ses fonctions de ministre des Travaux Publics ; mais, dans les circonstances, je n'ai pas jugé qu'il fut opportun de placer pour le moment sa démission entre les mains de Son Excellence. J'ai prié M. Hyman de revenir sur sa décision.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS A DES SINISTRES SURVENUS DANS LES EAUX AVOISINANT LE PORT DE TORONTO.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : M. l'Orateur, avant que nous passions aux ordres du jour, le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il nous dire s'il a lu dans les journaux le compte rendu d'un terrible sinistre maritime survenu tout récemment dans les eaux avoisinant le port de Toronto, et dans lequel trois navires ont fait naufrage et au moins six personnes ont perdu la vie. Ces pertes de vies et de biens sont la conséquence de la faible profondeur de l'eau dans les deux entrées du port, ainsi que du manque d'appareils de sauvetage. De temps à autre, à l'exemple de quelques anciens représentants de Toronto, mes prédécesseurs, je me suis permis de signaler cet état de choses au ministre. Comme les eaux sont toujours libres, et la navigation toujours active sur le lac Ontario, en dépit de la période tardive de l'année où nous sommes, je prierai l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de nous dire s'il a mis à l'étude les mesures à prendre en vue d'empêcher la répétition d'un tel malheur ? Si l'on agit sur le champ, il sera facile d'empêcher ces accidents de se reproduire durant le reste de la saison de navigation.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je ne sache pas qu'il ait été transmis aucun rapport au ministère au sujet de cet accident ; et on ne m'a pas signalé ce qu'en ont dit les journaux. Si je ne me trompe, l'île est pourvue d'appareils suffisants de sauvetage.

M. A. C. MACDONELL : Vous êtes dans l'erreur.

M. BRODEUR : Je suis bien sûr que l'île est pourvue de moyens de sauvetage.

M. A. C. MACDONELL : Il s'y trouve un petit bateau de sauvetage monté par une équipe de volontaires.

M. BRODEUR : On m'a informé, il y a quelques jours, que le personnel de la station de sauvetage en question avait sauvé la vie à quelques personnes. L'honorable député l'ignore peut-être, mais les journaux en ont parlé. Quant à la profondeur de l'eau à cet endroit, c'est là une question qui ne relève pas de mon département, et je ne suis pas en mesure de renseigner l'honorable député à cet égard.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS A LA DISETTE DE CHARBON DANS LE NORD-OUEST.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : M. l'Orateur, avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire signaler à l'attention du Gouvernement un entrefilet qui a paru dans le numéro d'hier du " Free Press " d'Ottawa, sous le titre : " Disette de charbon dans la Saskatchewan ". Il est conçu en ces termes :

Montréal, 22 novembre :—L'honorable M. Walter Scott a déclaré aujourd'hui que la population de la Saskatchewan est menacée d'être gelée à mort. " Par suite de la grève de Lethbridge, déclara-t-il, il ne se trouve plus une seule tonne de charbon dans la province. On se sert de houille pour le chauffage des habitations aussi bien que pour l'exploitation des usines, et la souffrance sera grande si la grève n'est pas réglée sur-le-champ. Nous ne saurions nous passer de combustible, quel qu'en soit le prix. Songez que, la semaine dernière, la neige a couvert le sol, et cette neige va persister. Il nous faut du charbon, et nous devrons le faire venir de Fernie par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou de tout autre centre où nous pourrons nous en procurer."

Pour compléter ces renseignements, je dirai qu'une forte partie de la classe agricole dans le Nord-Ouest a la houille pour unique combustible, et à mon avis, la situation est extrêmement critique. Déjà une forte tempête de neige s'est abattue sur ce pays, et y a déterminé une demande pressante de combustible. Le " Leader " de Régina (numéro du 17 courant) prête les paroles suivantes au ministre provincial de l'agriculture:

Il n'est pas un seul centre dans la province où les fournitures de charbon ne soient pas très insuffisantes, et nombre de localités sont entièrement dépourvues de combustible.

Le parlement fédéral a jugé opportun de se réserver la propriété et la disposition des gisements de houille de la Saskatchewan et de l'Alberta, et j'espère que le Gouvernement, pénétré du sentiment de la responsabilit qui lui est ainsi imposée, donnera à la Chambre l'assurance qu'il sera pris sur le champ des mesures énergiques en vue d'éviter ce qui pourrait bien être un jour une calamité nationale.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministère se rend très bien compte de la gravité de la situation dans le Nord-Ouest, et regrette de n'être pas mieux en mesure d'y porter remède. Le seul département de l'administration qui soit autorisé à s'occuper le semblables questions est celui du Travail, dont le chef, M. Mackenzie King s'est rendu sur les lieux en vue d'effectuer, s'il est possible, le règlement de la grève.

DEMANDE DU DEPOT DES COMPTES PUBLICS.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je prierai le Gouvernement de nous dire à quelle date on déposera les comptes publics et le rapport de l'auditeur général. Je me rends parfaitement compte qu'il s'est écoulé entre cette session-ci et la dernière un temps beaucoup moins long que d'ordinaire, et on ne saurait en conséquence s'attendre à obtenir le dépôt des rapports aussi promptement que nous le voudrions. Mais on pourrait nous dire à quelle date on compte effectuer ce dépôt.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Lorsque la date de la clôture de l'exercice financier fut changée, nous ne comptions guère être en mesure de déposer aucun des rapports au début de la session. Mais sachant que la députation est très désireuse de prendre connaissance de ces rapports le plus tôt possible, nous nous sommes imposé beaucoup de peine pour en presser la rédaction, et nous nous attendons à ce qu'ils soient prêts beaucoup plus tôt que nous n'avions prévu. Les comptes publics sont prêts, et le rapport de l'auditeur général sera déposé très prochainement.

M. R. L. BORDEN : Ne pourrait-on pas le déposer par fascicules?

M. FIELDING : Oui, si cela devait faciliter l'expédition de la besogne; mais j'ai bien l'espoir que nous serons en mesure de le déposer beaucoup plus tôt que nous ne comptions pouvoir le faire la session dernière.

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

M. F. PARDEE (Lambton-ouest) : Monsieur l'Orateur, à la lecture du discours du trône, on ne saurait que se réjouir de ce que le Canada continue d'être prospère, de ce que la récolte a été abondante, de ce que le bien-être est général, de ce que le Dominion, à tous égards, est plus prospère aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été. C'est là un ensemble de circonstances dont les membres de la députation et tous les Canadiens généralement doivent se féliciter car aucun de nous ne saurait avoir d'autre désir que de voir prospérer ce beau pays qui est le nôtre. Je suis frappé en ce moment,—mais ici, sans doute, toute la députation ne sera pas de mon avis,—je suis frappé, dis-je, du lien étroit qui semble exister entre cette prospérité dont jouit le Canada en ce moment et les bonnes finances que lui a faites le ministère actuel.

On a déclaré, et à mainte reprise, dans cette enceinte et au dehors, que le Gouvernement actuel dépense beaucoup plus d'argent qu'on n'en dépensait en 1895, et que, dès lors, le parti libéral, infidèle à ses principes, néglige de mettre à effet les promesses qu'il fit avant d'arriver au pouvoir. On ne saurait nier que les dépenses publiques sont aujourd'hui beaucoup plus fortes qu'en 1895. En effet, ces dépenses sont aujour-

d'hui de 83¾ pour cent plus élevées qu'en 1895. Mais la Chambre voudra bien observer que si nous dépensons beaucoup plus d'argent, le chiffre des affaires qui se font dans le Canada est également beaucoup plus considérable. Il est vrai qu'en 1895, la dépense de fonds publics ne s'élevait qu'à $42,000,000, tandis qu'en 1905 elle a été de $78,000,000 ; mais la dette nette est aujourd'hui de trois dollars par tête moindre qu'elle n'était avant 1896. Sous le régime conservateur, la moyenne des excédents annuels a été de $500,000 ; depuis que le parti libéral est au pouvoir, les excédents ont été en moyenne de $7,500,000. On voit donc que si nous dépensons de plus fortes sommes, la population n'est pas plus obérée qu'elle ne l'était sous le régime antérieur. Voici quelques chiffres, très sommaires du reste, qui permettent de faire la comparaison entre le progrès qui s'est effectué dans l'état financier du Canada, et l'augmentation de sa dette depuis 1895. Je l'ai dit il y a un instant, nous dépensons actuellement pour les fins publiques 83¾ pour 100 plus d'argent qu'on n'en dépensait en 1895 ; mais, d'autre part, notre commerce se développe de toute manière. En 1895, le total de nos importations était de $110,000,000, tandis qu'en 1905 il a été de $266,000,000 ; le total de nos exportations, de $113,000,000 en 1895, a été de $203,000,000 en 1905 ; notre commerce total, de $224,000,000, en 1895, a été de $470,000,000, en 1905. Nos dépôts dans les banques autorisées, qui s'élevaient à $182,000,000 en 1895, étaient de $468,000,000 en 1905. En 1895, on comptait 15,000 milles de chemins de fer en exploitation ; on en compte 20,000 milles en 1906. En 1895, les chemins de fer avaient transporté 21,500,000 tonnes de marchandises, tandis qu'en 1906 ils en ont transporté 50,800,000 tonnes, —et c'est là, à mon avis, un excellent indice du progrès d'un pays. Si ces chiffres expriment avec quelque exactitude les progrès réalisés par le pays, alors j'affirme qu'il a été amplement remboursé des dépenses faites par le Gouvernement. Pour compenser l'augmentation de dépenses qui s'est produite depuis 1895, nous avons l'augmentation dans le chiffre des échanges, qui est de 109½ p. 100, l'accroissement des dépôts dans les banques autorisées, qui est de 156 p. 100, l'augmentation du chiffre des escomptes accordés par les banques autorisées, qui est de 156 p. 100, l'augmentation dans le volume des marchandises transportées par les chemins de fer 136 p. 100. Ces statistiques attestent un tel progrès que je n'hésite pas, en ma qualité de Canadien, à proclamer mon entière confiance dans l'avenir de mon pays. Qu'on soit pessimiste autant qu'on le voudra, qu'on ne perde aucune occasion de déclarer que nous dépensons au delà de nos moyens, pour moi je reconnais que le temps est venu pour le Canada de s'affirmer, de marcher fermement de l'avant ; car si nos hommes d'Etat ne profitent pas des occasions qui s'offrent à nous et qui ne se présenteront peut-être pas de sitôt, nous courrons risque, par notre fausse économie et notre politique à courte vue, de causer un tort irréparable au Canada et au peuple canadien.

M. PARDEE.

Notre pays est encore jeune et il lui reste encore à parfaire la plus grande partie de son développement historique. Nous ne sommes qu'au début de notre existence nationale. Il nous reste encore à coloniser de vastes étendues de terrains qui n'ont pas encore été touchés par la charrue ; et si nous voulons devenir une nation, il nous incombe d'attirer par tous les moyens les immigrants vers nos bords, et une fois ces immigrants arrivés, nous devrons nous efforcer de les bien traiter. Tant que ces sommes seront dépensées avec sagesse et prudence, tant qu'elles seront dépensées d'une manière honnête—et il n'en saurait être autrement sous la direction du ministère actuel—je suis convaincu que le Canada et son Gouvernement en retireront le plus grand honneur.

Si mes renseignements sont exacts, monsieur l'Orateur, la présente session a été convoquée en vue surtout de la discussion du tarif douanier. C'est une question très importante que celle de l'établissement du tarif, peut-être la plus importante et la plus décisive de celles dont la Chambre ait à s'occuper, et assurément celle dont l'influence sur le bien-être du peuple canadien est le plus considérable. Monsieur l'Orateur, dans notre examen de cette question du tarif, nous devons, à mon avis, mettre de côté tout esprit de parti et n'avoir en vue que les intérêts des diverses classes composant la population canadienne. Plusieurs mois durant la société des Fabricants (Manufacturers' Association) a fait une campagne vigoureuse, par le moyen de brochures et d'assemblées. Or, que disent ces fabricants, du premier au dernier ? Il nous faut, disent-ils, un tarif à notre convenance, un tarif qui assure entièrement les intérêts de notre classe. D'autre part, les cultivateurs, par l'entremise des diverses sociétés agricoles, la " Dominion Grange " et autres, ont fait une campagne pour leur propre compte ; et ce que ces sociétés demandent, c'est que le Gouvernement abaisse le plus possible les droits d'entrée. La population du Canada se compose surtout de fabricants, de cultivateurs et de classes se rattachant à l'une ou l'autre de ces grandes industries. Dès lors, personne, à mon avis, ne voudra sciemment, de propos délibéré, demander l'établissement d'un tarif de nature à nuire par trop à l'une ou l'autre de ces classes. Le ministère se voit donc forcé d'aborder avec la plus grande prudence possible cette question du tarif ; et les habitants de l'Ontario, comme ceux des autres provinces, devront se rendre compte qu'il incombe à la Chambre d'édicter une mesure équitable et, dans un pays comme le nôtre, où les intérêts sont divers et multiples, intérêts des fabricants dans l'Est, intérêts des cultiva-

teurs dans l'Ouest, le Gouvernement, pour ne commettre d'injustice envers personne, doit nécessairement adopter un moyen terme. Mais, monsieur l'Orateur, ne perdons pas de vue, dans l'examen de cette question, que le Canada est essentiellement un pays agricole et que, dès lors, dans la mesure du possible, il importe tout d'abord de faire droit aux demandes des agriculteurs.

Le discours du trône signale l'opportunité d'édicter de nouvelles lois relatives aux élections. Il est certain que l'un et l'autre parti ont édicté de ces lois, et il est certain également que l'un et l'autre parti ont enfreint les lois ainsi édictées. Il n'est personne, semble-t-il, qui ne désire que les élections soient conduites d'une manière honnête et que leurs résultats soient la juste expression de l'opinion populaire ; car c'est ainsi seulement que les candidats déclarés élus pourront être considérés comme les véritables représentants de la circonscription dans les diverses assemblées législatives. Je ne vois pas trop ce qu'on peut gagner à se dire les uns aux autres : Vous avez commis les fautes mêmes que vous me reprochez.

L'argument *tu quoque* me semble manquer absolument d'originalité; et le devoir impératif des hommes en place, des hommes siégeant dans cette enceinte, est plutôt, si je ne me trompe, de faire comprendre au pays, par leur exemple, par leurs paroles, par leur conduite, qu'ils tiennent à la pureté électorale, et que, ni directement, ni indirectement, ils ne toléreront la mise en œuvre de moyens malhonnêtes; qu'ils fassent bien comprendre que plutôt que de tolérer le recours à des manœuvres d'un caractère malhonnête ou douteux. Ils remettront leur mandat, ne voulant pas représenter une circonscription où de tels actes se commettent. Ce sont là mes vues, monsieur l'Orateur. Je ne vois pas ce qu'aucun parti pourra gagner à mettre au jour les fautes commises par ses accusateurs. Le moment me paraît mal choisi pour adopter cette tactique; qu'on invite plutôt tous les membres de la députation à conspuer toute tentative de corruption, de manière à ce que personne n'ose plus y recourir. Songeons que si ces pratiques ne cessent pas, nous verrons bientôt l'ouvrier en guerre avec le patron, le pauvre armé contre le riche; le jeu des institutions libres sera entravé; l'amour de l'ordre et le respect de la loi, qui sont de l'essence même de la justice et de la liberté bien entendues, disparaîtront de notre pays. Tels sont les principes que nous devons, monsieur l'Orateur, je le dis en toute sincérité, nous efforcer d'inculquer au peuple et de graver dans nos propres esprits. Adoptons cette ligne de conduite, et je suis convaincu qu'à l'avenir tout se fera d'une manière convenable, quel que soit le parti en cause, et ces scandales de la vie politique deviendront chose du passé. Telles sont mes vues sur cette question; il incombe à tout homme ici présent d'appliquer son esprit à l'examen sérieux de toute mesure pour la réforme électorale qui sera soumise à la députation; de cette manière nous parviendrons à édicter une loi électorale des plus efficaces. A cet égard on peut se demander si une réforme de cette nature est affaire de législation ou affaire d'éducation. On peut édicter les lois les plus diverses sur les sujets les plus variés; mais ces lois pourront être violées tous les jours sans que les coupables soient punis; et c'est ce qui me porte à coire que ce problème troublant, comme beaucoup d'autres, ne saurait être résolu finalement que par la réforme des idées. Et je suis d'avis que si les personnes occupant de hautes positions donnent l'exemple, l'adoption d'une telle loi fera plus pour changer les idées du peuple qu'aucune autre mesure que la Chambre pourrait décréter.

Depuis la clôture de la session dernière, il a été fait une enquête sur l'administration des compagnies d'assurances. De nombreuses questions ont été soumises à la commission chargée de poursuivre cette enquête, et ces questions ont été débrouillées. Plus on y réfléchit et plus on se convainc que les sociétés d'assurances sont, peut-être plus qu'aucune autre institution financière, de véritables dépositaires des épargnes des assurés. Il n'y a que fort peu d'hommes ou de femmes qui s'assurent dans un but de spéculation, dans la pensée de faire un placement, au sens propre ou technique du mot. On ne se fait assurer que dans le but de mettre sa famille à l'abri de la misère, advenant son propre décès ou, s'il s'agit d'une assurance en cas de vie, afin que l'assuré lui-même recueille un bénéfice lorsqu'il sera devenu âgé et ne sera plus aussi capable de se livrer à un travail suivi.

J'ai donc raison de dire qu'une société d'assurances est, dans le sens le plus élevé du mot, la dépositaire des épargnes du peuple ; bien plus elle est à tous égards un fidéicommissaire chargé d'administrer les biens des veuves et des orphelins ; et c'est pourquoi il faudrait qu'on exerçât la plus grande surveillance sur les placements que font ces sociétés d'assurances, et que l'inspection des sociétés soit faite avec le plus grand soin. Dès la présente session, à mon avis, il faudrait que la Chambre fût saisie d'une proposition de loi aux termes de laquelle toute société d'assurances opérant dans le Canada serait soumise à une inspection qui renseignerait le Gouvernement très exactement sur l'état de ses recettes ou de ses dépenses ainsi que sur la nature des placements qu'elle fait. Les banques autorisées, qui comptent de nombreuses succursales, ne sauraient être soumises à une telle inspection ; mais il n'en est pas ainsi des sociétés d'assurances, lesquelles n'ont qu'un bureau central. Dans leur cas l'inspection ne présente aucune difficulté. L'inspecteur ou les inspecteurs des sociétés d'assurances devraient être autori-

sés à s'enquérir au sujet de toute opération, chaque fois qu'ils le jugeraient nécessaire, et les constatations faites au cours de ces enquêtes portées à la connaissance de la Chambre.

M. l'Orateur nous a informés hier que la circonscription de London se trouve sans représentant. Tout homme connaissant quelle est l'honnêteté, la sincérité, l'intégrité de l'honorable M. Hyman, se dira bien qu'il n'était pas dans sa nature de suivre une autre ligne de conduite que celle qu'il a suivie, et qu'il se serait cru déshonoré aux yeux de ses amis en agissant autrement. Sa démission lui fait le plus grand honneur, car la Chambre voudra bien observer que rien ne l'obligeait pour le moment à prendre cette attitude. Si l'on avait contesté la validité de l'élection, on aurait été obligé tout d'abord de prouver que le candidat, ou ses agents, s'étaient rendus coupables d'actes de corruption. On n'en a rien fait. On n'a entendu qu'une des parties, mais il n'a pas été établi que le candidat ou ses agents avaient eu recours à des manœuvres illégales. Je dis donc que l'honorable M. Hyman, en suivant la ligne de conduite que nous savons, s'est fait honneur et a prouvé que la réputation dont il a toujours joui, au sein du parti libéral, du moins, était bien fondée.

Je ne veux pas terminer mon discours sans féliciter le Premier Ministre à l'occasion du soixante-cinquième anniversaire de sa naissance, survenu récemment. Voilà trente-trois ans qu'il occupe un siège dans cette enceinte, constamment sous le regard du public, et jusqu'ici rien n'est venu ternir la réputation sans tache dont ses amis s'enorgueillissent à juste titre. Le Premier Ministre ne s'est pas fait honneur seulement à lui-même, mais au Canada tout entier ; et mon désir, qui est celui de tous les membres de la droite, du moins, c'est qu'il reste encore de longues années au milieu de nous, afin de mener à bonne fin l'exécution du programme de réforme qu'il a si heureusement et magnifiquement appliqué ces dix années dernières. Si cela se produit, comme j'en suis persuadé, nous le verrons ajouter à l'histoire du Canada sa page la plus brillante.

M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence en réponse au discours du trône.

M. J. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville), (Texte) : Monsieur l'Orateur, c'est avec une certaine crainte et une très grande émotion que je me lève pour appuyer l'adresse en réponse au discours du trône. Quand le très vénéré et très respecté chef du Gouvernement me demanda d'entreprendre cette tâche, je peux dire que mon premier mouvement m'eût porté à décliner cet honneur; mais j'ai considéré, plus tard, que c'était un compliment à l'adresse du beau et important comté qui m'a fait l'honneur de me choisir comme son représentant, et j'ai compris qu'il était de mon devoir d'accepter l'offre, qui m'était faite, quelles que fussent les difficultés de la position et quelles que fussent mon incompétence et mon inexpérience. Je compte, monsieur l'Orateur, sur l'indulgence que cette Chambre a toujours eue pour les débutants, surtout, si je lui apprends que c'était la première fois, hier, que j'assistais aux délibérations de cette Chambre.

Je voudrais être l'orateur que nous venons d'entendre et d'applaudir, et qui, dans un langage châtié et éloquent, a su si bien apprécier et analyser le discours du trône. Je le félicite d'avoir accompli son devoir d'une façon aussi remarquable, et il ne me reste plus en réalité qu'à l'approuver en tout et partout.

Le discours du trône traite de questions nombreuses et très importantes ; toutes démontrent la grande prospérité du pays. Il nous apprend que la représentation dans la Chambre des communes devra être augmentée pour les nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. L'acte de l'Amérique britannique du Nord fixe à 65 le nombre des députés de la province de Québec, et ce chiffre sert de base au nombre de députés que devront avoir les autres provinces, d'après leur population comparée à celle de Québec, sauf pour l'Alberta et la Saskatchewan, pour lesquelles il existe des dispositions spéciales jusqu'à la fin du présent Parlement. Grâce à l'ère de progrès et de prospérité que notre pays traverse actuellement, notre population s'est accrue considérablement, surtout dans les provinces de l'Ouest, à tel point que le dernier recensement quinquennal de l'Alberta et de la Saskatchewan démontre que ces provinces n'ont plus la représentation qu'elles doivent avoir et que nous devrons donner effet aux dispositions de la constitution de ces provinces relatives à la représentation.

Quant à la loi électorale, dont parle le discours du trône, tous, tant que nous sommes, monsieur l'Orateur, nous voudrions voir les élections faites aussi honnêtement qu'il est possible ; nous voudrions voir l'opinion publique se traduire librement et sainement ; mais je crois que le mal est moins dans l'insuffisance de la loi actuelle que dans la désobéissance à cette loi et dans l'inobservance de ses dispositions. En effet, la loi actuelle est très sévère. Aurais-je besoin, pour le prouver, de citer un autre exemple que la clause qui pourvoit à l'annulation d'une élection, pour quelques actes isolés de corruption ou quelques manœuvres frauduleuses, faites hors la connaissance du candidat et sans son consentement et qui n'ont pu en aucune manière influencer le résultat final de l'élection ? J'admets, monsieur l'Orateur, que la loi actuelle n'est pas parfaite et qu'elle devra être rendue plus efficace par les modifications que le Gouvernement y apportera. Peut-être sera-t-il op-

portun même, pour le Gouvernement, d'étudier la question du vote obligatoire. Quant à moi, sans vouloir la discuter dans ses détails, je crois qu'une telle mesure aurait pour effet de remédier, en grande partie au moins, aux maux dont nous nous plaignons et que nous déplorons et qu'elle compenserait largement les inconvénients qui pourraient en résulter.

Cette Chambre a constaté avec plaisir, j'en suis sûr, que le discours du trône fait une mention spéciale de la bonne récolte dont la Providence nous a favorisés cette année. Avec les prix remunérateurs qu'obtiennent aujourd'hui les produits agricoles, nous sommes assurés d'une année très florissante qui ajoutera encore à la prospérité du pays et au bonheur du peuple. La classe agricole étant la pierre angulaire de notre édifice national ; de sa prospérité et de son bonheur dépendent la prospérité et le bonheur de toutes les autres classes de la société.

Le discours du trône contient un paragraphe relatif au tarif. Cette question devra être une des principales qui seront discutées pendant la présente session. En effet, il n'y a rien de plus difficile à établir ou à retoucher que le tarif dans un pays aussi grand que le nôtre, ou des intérêts divers sont en jeu. Il faut prendre les mesures nécessaires pour ne pas aider aux uns en nuisant aux autres ; il faut que nous considérions les intérêts de l'Ouest comme ceux de l'Est ; il faut donner aux manufactures une protection suffisante, mais qui ne doit pas aller jusqu'à nous exposer à une hausse dans les prix, car alors nous frapperions le consommateur, et ce consommateur c'est la masse de la population du pays. Jusqu'en 1896, nous avons eu la protection outrancière. Elle n'a pas été un succès pour le pays. Depuis cette époque, le Gouvernement a établi et maintenu un tarif pour le revenu. J'espère que, en face des résultats obtenus depuis son application, ce tarif sera maintenu. Une commission a été nommée pour étudier cette importante question; toutes les classes de la société et toutes les industries ont été consultées. Les travaux de cette commission ont été longs, considérables et consciencieux. Cette Chambre sera probablement saisie bientôt du rapport de cette commission. Je crois cependant que rien ne puisse faire prévoir que des changements radicaux seront apportés au tarif actuel, qui a donné la plus grande satisfaction, et pour ma part, monsieur l'Orateur, j'ose exprimer l'opinion que le principe du tarif actuel sera maintenu.

Il y a aussi, dans le discours du trône, un paragraphe relatif à la conférence interprovinciale qui vient d'avoir lieu à Ottawa. Ce n'est pas la première fois que les ministres provinciaux se réunissent pour préparer et voter des résolutions réclamant du gouvernement fédéral un traitement plus généreux, particulièrement en matière de subsides. Une première conférence eut lieu en 1887, une seconde en 1902 ; des questions nombreuses furent discutées lors de la conférence de 1887 et des résolutions importantes y furent adoptées, tandis qu'en 1902 et cette année, on se borna presque exclusivement aux questions des subsides aux provinces. Les provinces allèguent, pour demander une augmentation du subside fédéral, que les dépenses nécessaires, surtout pour l'administration de la justice et l'instruction publique, ont augmenté beaucoup plus rapidement que les revenus, tandis qu'elles constatent l'augmentation considérable et rapide du revenu fédéral.

Par l'établissement d'un gouvernement central, les provinces ont été privées de leurs grandes sources de revenus, telles que celles des douanes et de l'accise. En 1868, par exemple, la province de Québec recevait 7¾ pour 100 des revenus des douanes et de l'accise ; en 1902, elle ne recevait plus que 2½ pour 100, et la proportion est encore moins grande aujourd'hui. Si réellement les provinces ne peuvent administrer les affaires publiques aujourd'hui d'une manière convenable, c'est-à-dire dans le sens du progrès, et cela à cause de l'insuffisance de leurs revenus, étant donné le développement du pays et les besoins nouveaux qui en résultent, le gouvernement fédéral devrait, à mon sens, leur venir en aide d'une manière plus efficace et les faire participer un peu plus dans ses grands revenus. Cette idée des ministres provinciaux de se réunir et de discuter ces grandes questions d'intérêt public, en est une excellente et dont l'importance mérite l'attention générale. J'espère que le gouvernement fédéral y portera tout l'intérêt qu'elle mérite et qu'il saura trouver une solution juste et équitable.

Nous avons tous été heureux, je n'en doute pas, de voir le discours du trône parler de la prospérité du pays. Voilà au moins un point sur lequel les honorables membres des deux côtés de la Chambre sont d'accord. Cette prospérité est évidente, elle est claire comme le soleil, bien qu'il soit vrai qu'elle n'était pas attendue par tout le monde, en 1896. Aujourd'hui, cependant, il faut se rendre à l'évidence. Les industries nouvelles surgissent comme par enchantement, les anciennes sont en pleine activité et se sont développées considérablement, les salaires dans le pays sont plus rémunérateurs qu'ils ne l'ont jamais été, les travailleurs ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire ; les hypothèques, qui grevaient presque toutes les propriétés, sont diminuées dans une très grande proportion; les étrangers affluent vers notre pays, l'activité la plus grande règne partout. Notre commerce qui, en 1896, était de $240,000,000 a atteint le chiffre de $550,000,000, et si nous considérons séparément les importations et les exportations, l'industrie des mines, les produits de nos manufactures, les

produits agricoles, et si nous faisons la comparaison de ce qu'ils étaient en 1896 et de ce qu'ils sont en 1906 nous arrivons au même résultat que celui de la comparaison du commerce de 1896 avec celui de 1906. Et cette prospérité existe non seulement dans l'ouest, mais aussi dans l'est et dans toutes les parties du pays. C'est-à-dire que le Canada est devenu, dans l'espace de quelques années, un grand pays dont les promesses d'avenir sont les plus riantes et les plus encourageantes. Les causes de cette prospérité sont diversement appréciées, mais, pour dire toute ma pensée, monsieur l'Orateur, je crois que nous devons tout cela à la Providence et au bon gouvernement que nous avons eu dans les dix dernières années. L'ère de notre prospérité date du moment où la paix et la concorde ont commencé à régner dans ce pays. Monsieur l'Orateur, nous nous rappelons tous le sombre tableau que présentait 1896; nous nous rappelons tous dans quel état déplorable était alors le pays ; les citoyens d'origine française et catholique et ceux d'origine anglaise et protestante étaient alors lancés dans une guerre de race et de préjugés qui nous conduisit au seuil d'une guerre civile. Mais grâce à l'action douce, conciliante, paternelle et patriotique du gouvernement actuel, on a semé la paix où germait la guerre, on a fait des frères d'ennemis acharnés, et aujourd'hui, plus de cris, plus de haines, mais le commun concours de citoyens songeant qu'ils sont tous et avant tout des Canadiens et qu'ils doivent, sans distinction d'origine ou de croyance, travailler comme des patriotes à la grandeur et à la prospérité de leur cher Canada.

C'est avec plaisir, monsieur l'Orateur, que j'appuie la motion qui vient d'être faite.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis d'offrir mes plus sincères et cordiales félicitations à l'honorable député qui a proposé l'adresse en réponse au discours du trône et à celui qui l'a appuyée, et qui se sont acquittés de leur tâche d'une façon si éloquente. Toutefois, nous ne saurions peut-être abonder absolument dans le sens de l'honorable député de Lambton (M. Pardee) et il nous faudrait bien faire quelques réserves surtout à l'égard de certaines observations qu'il nous a présentées sur les dépenses publiques. L'honorable député qui a proposé l'adresse s'est prononcé fort carrément et catégoriquement, quant il s'est agi de justifier le Gouvernement au sujet des dépenses publiques ; et l'année dernière, si j'ai bonne souvenance, il a énergiquement défendu la dépense effectuée pour l'équipement du steamer " Arctic " dépense tout à fait condamnable à notre avis. Lorsqu'il affirme que toutes ces dépenses ont été marquées au coin de la sagesse et de l'économie, au bénéfice du pays, nous évoquons involontairement la vision de l'effroyable désastre dont le pays aurait été victime si l'expédition en question n'eût pas eu lieu et si les trois ou quatre cent mille dollars engloutis dans cette affaire fussent demeurés dans le coffre public. Sans doute l'honorable député se fût empressé d'élever la voix dans cette enceinte pour déplorer pareille calamité publique.

Il nous a présenté d'excellentes observations au sujet de la prospérité dont jouit le pays. Il se réjouit, à bon droit, de cette prospérité et de la brillante situation de nos affaires nationales, et ces sentiments, les députés de la gauche les partagent pleinement. Il nous a signalé le merveilleux accroissement dans le tonnage des transports effectués par nos voies ferrées et nous a donné le chiffre de ce tonnage. Il est, toutefois, un fait qu'il a cru plus prudent de passer sous silence, au bénéfice de sa thèse : c'est que si le chemin de fer intercolonial a largement participé à cet accroissement de transports, le budget de cette administration accuse, depuis quatre ou cinq ans, un déficit d'un chiffre bien supérieur à celui des années précédentes. Il est un autre fait que la prudence lui a conseillé de dissimuler c'est que, bien qu'il existe au Canada d'immenses étendues de terres arables, le Gouvernement actuel semble d'humeur à s'en dessaisir à aussi brève échéance que possible, et cela à des prix de vente fort lucratif pour les heureux mortels qui obtiennent ces concessions. Je félicite cordialement l'honorable député sur les observations qu'il nous a présentées au sujet de la réforme électorale. Je n'ai pu m'empêcher de remarquer que c'est la partie de sa harangue qui a été le moins soulignée par les applaudissements de ses amis. Je ne sais trop s'il se dégage quelque enseignement de ce fait. Je suis bien aise que le Gouvernement nous ait promis, cette année, dans le discours du trône, de proposer à la Chambre une mesure législative à cet égard. La session dernière, j'ai signalé la chose à l'attention du Parlement ; j'ai saisi la Chambre de quelques projets de loi et j'ai proposé leur renvoi à un comité spécial. Le ministre de la Justice du jour nous avait aussi soumis quelques propositions de loi, et toutes ces mesures législatives ont été renvoyées à ce comité, afin qu'il les mît à l'étude, à cette époque.

La réforme que vient de nous proposer l'honorable député mérite étude ; elle me paraît tout à fait désirable, dans les circonstances. Pour ma part, je me suis dépouillé de tout esprit de parti dans mes observations ; je me suis bien gardé de porter d'attaques à cet égard, soit contre les députés soit contre le parti libéral. Je me suis contenté d'appeler l'attention de la Chambre sur ce qui constitue, à mon avis, de graves défectuosités soit dans la loi électorale soit dans la loi établissant la procédure à suivre au cours des enquêtes électorales. Malheureusement, par suite de

causes que je ne saurais imputer à crime au Gouvernement, ni les recherches de ce comité, ni le rapport qu'il a dressé n'ont été aussi approfondis que je l'aurais désiré. Si, comme je le crois, la Chambre, au cours de la session, est saisie d'une mesure législative tendant à effectuer la réforme préconisée, le Gouvernement, j'en ai la certitude, se convaincra que les députés de la gauche sont parfaitement disposés à se dépouiller de tout esprit de parti dans l'étude et la délibération de cette mesure, afin de faire inscrire dans notre code de lois des prescriptions de nature à assurer la réforme des abus signalés par l'honorable motionnaire. Pour mon propre compte, j'abonde absolument dans le sens des observations présentées par le ministre de la Justice du jour, au cours de la session dernière. La loi qui figure dans nos statuts, somme toute, contient d'assez bonnes prescriptions ; mais, malheureusement, l'embarras c'est que nous ne sommes pas toujours sûrs de son application. J'ai déjà exprimé mon avis sur l'amendement le plus important, et le plus nécessaire peut-être à apporter à la loi, et j'incline encore à persévérer dans cette attitude : c'est la création d'un représentant du ministère public, d'un substitut du ministre de la Justice, soustrait à l'influence des deux partis politiques, tant celle du Gouvernement que celle de l'opposition et qui aurait mission de faire enquête sur ces abus et de se prononcer sur les affaires, que, pour une raison quelconque, ni le Gouvernement ni l'opposition ne se soucierait de faire la lumière.

J'aborde maintenant un sujet auquel l'honorable député motionnaire a donné quelques développements. Disons-le ici, lorsqu'il s'étend sur la prospérité du pays, nous sommes tous d'accord avec lui ; mais quand il affirme que toutes les dépenses publiques sont marquées au coin de la sagesse et de la prudence, nous ne saurions nous ranger à son avis, et à l'appui de notre affirmation, nous pouvons invoquer le témoignage d'un serviteur de l'Etat, aujourd'hui retraité, après avoir longtemps exercé ses fonctions au ministère des Finances, où il a acquis une expérience unique dans son genre. Il a servi l'Etat sous tous les premiers ministres du Canada qui se sont succédé depuis l'établissement de la confédération ; il a exercé ses fonctions sous tous les ministres des finances qui ont détenu ce portefeuille depuis l'origine de la confédération jusqu'aujourd'hui, à une exception près ; or, à peine cet ancien serviteur public a-t-il pris sa retraite qu'il se hâte de jeter le cri d'alarme et de mettre sur leurs gardes et le peuple et le Gouvernement canadiens. Je cite :

> Un peu de fanfaronnade et de prodigalité, soit ; mais le Canada dépense trop.

Tous ceux qui connaissent M. Courtney savent la modération dont toutes ses affirmations portent invariablement le ca[illegible], et lorsque pareilles paroles tombent de ses lèvres, il importe que le Gouvernement et le pays se demandent s'il ne faut pas tenir compte de ses avertissements et de faire halte dans cette voie de prodigalités.

M. Courtney ajoute :

> Tous nos efforts doivent converger vers l'économie et il faut faire halte, et mettre fin à nombre de dépenses.

Le motionnaire (M. Pardee) songe-t-il que, au cours des quatre années dernières, la dépense publique a atteint, en moyenne, le chiffre de $73,000,000, y compris tant la dépense imputable sur le compte du capital que la dépense courante, c'est-à-dire près de $300,000,000 en quatre ans ? Et, cependant, il est d'avis qu'il faut non seulement continuer à marcher dans cette voie, mais qu'il faut se livrer à ces prodigalités, à ces dépenses injustifiables que nous avons signalées à l'attention de la Chambre, la session dernière.

Mon honorable collègue a fait allusion au tarif, et le ministre des Finances lui-même, dans une harangue qu'il a dernièrement prononcée à Montréal, s'est exprimé à cet égard d'une façon assez peu précise. Il a semblé se plaindre, à l'instar du député de Lambton, des embarras créés au Gouvernement tant par les exigences des industriels que par les revendications des cultivateurs. Eh bien ! j'ai pris note des revendications formulées par les cultivateurs, et dont le texte a récemment paru dans le journal le " Globe ", de Toronto, et je constate que le texte de ces revendications est précisément similaire au texte même des résolutions adoptées par les députés de la droite, au cours du congrès tenu à Ottawa en 1893 et aux observations présentées mainte et mainte fois par ces messieurs à la tribune populaire. Si je ne me trompe, l'honorable député qui a appuyé l'adresse a fait allusion au chiffre de la taxation. Les cultivateurs déclarent que le chiffre des droits de douane dont sont frappées les marchandises imposables a été relevé à 21 pour 100 en 1879, à 26 pour 100 en 1882 et qu'aujourd'hui il est de 27½ pour 100. Voici le vœu qu'ils expriment, à la fin du document en question :

> Nous demandons donc que, dans la prochaine réforme fiscale, on élimine complètement le principe du protectionisme.

Qui a donc appris à ces cultivateurs à formuler ces demandes ? Inutile de revenir sur des citations mainte et mainte fois présentées à cette Chambre, notamment par le ministre de l'Industrie et du Commerce (sir Richard Cartwright) en 1902, alors qu'il occupait le fauteuil où siège aujourd'hui le ministre des Finances (M. Fielding). C'est dans cette circonstance, on se le rappelle, que se tournant vers le premier ministre il lui fit la leçon en lui citant les propres paroles qu'il avait prononcées à Winnipeg en 1894. Inutile de revenir sur ces citations. Le texte de ces paroles figure dans le compte rendu des débats de 1902. Ce serait peine

perdue que de rappeler à la Chambre ces tirades sur le protectionnisme et l'esclavage et l'asservissement du peuple, répétées par le ministre du Commerce, en s'appuyant sur les paroles du premier ministre. Je ne ferai pas même allusion aux paroles prononcées par le premier ministre à Québec, alors qu'il s'écriait que le régime protectionniste était l'unique fléau, la seule calamité dont fût affligé le Canada ; non, mais je me contenterai de rappeler ici l'affirmation formulée en 1897 par le premier ministre et si je ne me trompe, par le ministre du Commerce : c'est que le navire de l'Etat voguait vers la pleine mer du libre-échange, qu'on avait fait un pas dans la bonne voie et que, dans une certaine mesure, le parti libéral avait tenu parole au peuple canadien. Citons les paroles mêmes du premier ministre que le ministre du Commerce a passées sous silence en 1902 ; rappelons ici un engagement pris avec toute la solennité possible par le chef du cabinet ; portons cet engagement à la connaissance de nos cultivateurs, afin qu'ils sachent bien les réformes qu'elles comportent et dont ils sont légitimement en lieu d'espérer la réalisation de la part du Gouvernement, s'il est fidèle à sa parole :

Quant les libéraux seront au pouvoir . . .

Ce sont les paroles mêmes du premier ministre alors qu'il était chef de l'opposition :

Quant les libéraux seront au pouvoir, ils s'empresseront d'accorder une certaine mesure de liberté commerciale .. .

Ils affirment avoir réalisé cette réforme en 1897.

Quand les libéraux seront au pouvoir, ils s'empresseront d'accorder une certaine mesure de liberté commerciale ; puis, ils poursuivront graduellement cette réforme, et si Dieu nous accorde vie, nous travaillerons sans relâche jusqu'à ce que nous jouissions de la plénitude de liberté dont jouit la Grande-Bretagne.

Les cultivateurs canadiens se sont rappelés ces paroles en inscrivant dans leur requête le vœu présenté au Gouvernement, dans les termes que je viens de citer.

Les cultivateurs doivent trouver un autre sujet de consolation dans les observations formulées par le ministre des Finances à Yarmouth en 1902 ; car, en développant la question des primes voici ce qu'il a déclaré aux citoyens de ce comté, censés être ardents libre-échangistes :

Les conservateurs vous diront sans doute que ce système des primes était en vigueur sous le régime politique précédent. C'est parfaitement vrai. Nous continuerons à appliquer encore quelque temps ce système des primes. Pour mon propre compte, je n'y rouve rien de répréhensible. Il a du bon, parfois. Nous avons adopé ce système ; lui avons fait subir quelques remaniements et, dans cinq ou six ans, nous comptons bien l'abolir entièrement. Dans cinq ou six ans, il ne sera plus versé de primes aux industries du fer et de l'acier.

M. R. L. BORDEN.

Ce sont là, sans doute, des paroles fort consolantes et qui sonnent agréablement aux oreilles des adversaires du principe du protectionnisme, soit que ce principe se traduise dans un tarif douanier ou dans un système de primes ; mais il est une classe de personnes que ces paroles ne sont guère de nature à rassurer, en ce moment, à la veille de l'expiration de ces cinq ans : ce sont les industriels se livrant à la fabrication du fer et de l'acier et qui, à certains égards, luttent actuellement, je crois, contre des embarras de nature tout à fait insolite.

Le ministre des Finances, à Montréal, ne s'est pas borné à parler du système fiscal. Il a fait allusion aux poursuites dirigées contre lui, devant les tribunaux et surtout aux observations formulées par les journaux et les orateurs conservateurs à cet égard, et il nous a tous accusés d'avoir fort exagéré les circonstances et les faits. J'ignore si je suis moi-même visé par le ministre et confondu avec les autres dans les remarques fort catégoriques qu'il a formulées dans cette circonstance ; seulement, je désire lui adresser une observation : c'est que, dans les deux ou trois circonstances où j'ai fait allusion aux révélations qui se sont produites au cours de l'instruction de la demande en invalidation de l'élection du ministre, j'ai bien pris garde de m'en tenir au texte même et de ne rien affirmer qui ne s'appuyât sur la preuve ; car avant de prononcer une seule parole à cet égard, j'ai eu soin d'étudier le texte de toutes les dépositions, et je mets le ministre au défi de me signaler un seul mot comportant soit une exagération soit une critique injuste sur cette question. Je pourrais fort bien renvoyer l'accusation au ministre et lui répliquer à fort bon droit que son exposé des faits de cette affaire qu'il a présenté aux citoyens qui ont eu le plaisir de l'entendre à Montréal était pour le moins dire, fort incomplet.

Lorsque survient une élection, dit-il, il est impossible d'empêcher quelque partisan trop zélé de dépasser parfois les limites fixées par la loi et de faire certaines choses qu'interdit la loi électorale.

En posant ainsi la question, mon honorable ami relègue les faits dans l'oubli le plus complet. Tout d'abord, lors de l'élection de 1900, il s'est lui-même montré oublieux de la loi électorale. Pour ce qui est de la question à laquelle il a été fait allusion, l'article 143 de la loi électorale décrète, sans ambiguité, que tout candidat à une élection en ce pays ne doit effectuer de paiement relatif à cette élection que par l'intermédiaire d'un agent régulièrement désigné par lui à cet effet et pas écrit. Telle est la disposition précise de la loi. Or, que fit mon honorable ami ? Après avoir présenté le compte de ses dépenses d'élection, après avoir fait sa déclaration par l'entremise de son agent et l'avoir envoyée à qui de droit, et lorsque certaine note lui fut présentée par quelqu'un qui n'était pas son agent, par un mon-

sieur Farrell, membre de l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, il remit à cette personne, avec répugnance, dit-il, et à la condition qu'on ne recommençât plus, la somme nécessaire pour solder les dépenses, quelles qu'elles fussent, portées sur la note en question. J'ai par devers moi la déposition qu'il a donnée en cette affaire, et je le défie de me contredire. Il a déclaré ne pas s'être enquis de l'emploi que l'on avait fait de la somme qu'il a remboursée à Farrell, et c'est pour cela que l'affaire fut portée devant la cour suprême ; c'est sur ce point que ce tribunal fut invité à se prononcer. Ce que fit mon honorable ami en cette circonstance tombe sous le coup de la loi. Je suis bien sûr qu'il a agi par mégarde, sans intention de violer la loi. Mais il ne convient pas de chercher à trop atténuer le cas ; rappelons-nous plutôt que la loi du pays décrète que quiconque effectue un paiement autrement que par l'intermédiaire de son agent régulièrement autorisé se rend coupable d'un acte criminel, et que cette même loi prévoit le cas que mon honorable ami a exposé dans tous ses détails au cours de sa déposition.

Si ces dépenses avaient été justes et légitimes, si ces déboursés avaient été faits pour des fins vraiment honnêtes, mon honorable ami n'avait qu'une seule chose à faire : obtenir d'un tribunal la permission d'en effectuer le paiement à cette époque-là. Ayant par devers moi le texte de la déposition de mon honorable ami et la preuve recueillie en cette affaire, je pourrais prolonger la discussion sur ce point, mais je m'en abstiendrai.

J'avais deux raisons d'aborder ce sujet : la première, c'est que l'honorable ministre me semble avoir accusé le parti conservateur en général de faire montre d'injustice dans ses critiques de l'administration de la chose publique ; la seconde, c'est que, à mon sens, il n'a exposé la question ni en son entier ni sous son jour véritable à l'occasion du discours qu'il prononça à Montréal.

Que l'on me permette de faire encore une autre observation. Ce M. Farrell qui présenta les comptes en question au ministre des Finances n'est pas seulement membre de l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, il en est aussi le président. Quelques semaines avant le procès, quelques semaines avant que l'on pût lui signifier une citation, M. Farrell s'aperçut tout à coup que la santé lui faisait défaut et s'en alla chercher le repos dans la république voisine. Coïncidence singulière, la santé lui revint une couple de jours après la fin du procès et on le vit rentrer dans la Nouvelle-Ecosse où il se remit à surveiller comme par le passé la publication d'un journal libéral dans le comté de Queen.

Le ministre des Finances a aussi oublié d'aborder à Montréal un autre sujet qui méritait pourtant de fixer son attention. Au cours de la session de 1905, mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) saisit la Chambre d'un projet de résolution portant défense aux fonctionnaires de l'Etat de prendre une part active aux élections ; ce projet de résolution était conçu en des termes tellement identiques à ceux dont le premier ministre s'était servi à maintes reprises ici même que, poussé au pied du mur, le Gouvernement se vit dans l'obligation de l'adopter. La résolution ayant été adoptée à l'unanimité, le ministre de l'Intérieur s'en moqua effrontément, mais nous nous attendions à autre chose de la part du ministre des Finances. Quoi qu'il en soit, lors de la récente élection tenue dans la division Shelburne-et-Queen, on a vu nombre d'employés du gouvernement fédéral prendre ouvertement et hardiment fait et cause pour le ministre des Finances, et cela, autant que nous en pouvons juger, avec l'assentiment et l'approbation de ce dernier. Mon assertion est-elle trop hasardée ? Je ne le crois pas. Sans songer à me montrer injuste à l'égard de mon honorable ami, que l'on me permette de rappeler que le ministre des Finances confia le soin de le représenter à deux bureaux de vote à un certain M. Blain qui, en sa qualité d'inspecteur des pêcheries, reçut du Gouvernement, l'année dernière, $917.10 à titre d'appointements et de supplément, ainsi qu'à M. Oscar Campbell dont, pendant la même année, les appointements avaient été un peu moins élevés.

Quelques honorables DEPUTES : Oh !

M. R. L. BORDEN: Oui, l'honorable ministre des Finances, sous sa propre signature, les a nommés ses représentants dans deux bureaux de votation durant la récente élection de Shelburne-et-Queen. Nous avons l'opinion du premier ministre sur ce point. Cette même coutume fut signalée à l'attention du Gouvernement, au cours de la session de 1905, et le premier ministre n'hésita pas à la condamner dans les termes suivants :

> S'il (le fonctionnaire) agissait comme scrutateur, il a outrepassé les limites que je lui assignerais. Je ne conçois pas qu'un fonctionnaire du Gouvernement agisse comme scrutateur ou agent.

Cependant, malgré la résolution votée à l'unanimité par cette Chambre, malgré la déclaration du chef du Gouvernement, non seulement on a vu des fonctionnaires publics travailler ouvertement à l'élection du ministre des Finances, mais ce dernier va jusqu'à les encourager et les approuver en les nommant officiellement ses représentants dans les bureaux de votation.

Maintenant, monsieur le Président, mesdames et... (Interruptions). Pardon monsieur l'Orateur, si j'ai, sans le vouloir, enfreint le règlement qui exige que je m'adresse directement à vous, mais j'espère qu'en aucune occasion, vous ne voudriez me reprocher de m'être adressé aux dames. (Très bien).

Il y a un an et demi, nous avions entendu des échos de l'élection de London à laquelle

l'honorable député qui a proposé l'adresse a fait allusion. Je m'étais proposé de n'en pas parler avant la fin des débats judiciaires en cours et je n'en dirai que quelques mots, bien que vous ayez entre les mains, monsieur l'Orateur, une démission ou un simulacre de démission, et bien que l'honorable député (M. Pardee) ait jugé à propos d'en parler.

Un soir de la dernière session, nous avons entendu des chants de victoire dans cette Chambre, et certains députés que je suppose être des membres de la droite, avaient profité de cette occasion pour attacher à la porte de mon bureau, à la porte du bureau du whip de l'opposition et à la porte de la salle n° 6, une inscription ordurière entourée d'un crêpe. Mais, aujourd'hui, qui porte un crêpe? Je n'ajouterai qu'un mot : j'ai conservé le crêpe qu'on a fixé à ma porte et il est à la disposition des honorables députés de la droite.

C'est à propos de cette élection, au cours de laquelle l'honorable M. Haultain avait adressé la parole dans une assemblée, que le Gouvernement l'a mis de côté bien qu'il eût été, pendant treize ans, premier ministre des territoires qui constituent actuellement les deux nouvelles provinces. J'ai dit quelques mots de cette question, l'an dernier, mais je n'en connaissais pas les dessous. La vraie version avait été donnée par le premier ministre actuel de la Saskatchewan, mais elle n'était pas parvenue à ma connaissance. D'après une lettre qui a été lue dans cette Chambre par l'honorable député de Qu'Appelle, après mon discours et après celui de l'honorable premier ministre, voici la version que M. Walter Scott donne de l'affaire :

> Je dois dire que Laurier avait toujours paru d'opinon que Haultain devait être appelé comme premier ministre d'une des provinces. Si ce dernier avait agi avec le moindre souci des convenances, dans les circonstances, je suis convaincu que Laurier aurait absolument refusé de le mettre de côté.

Quel titre a le premier ministre du Canada de mettre M. Haultain de côté? Cela ne regarde-t-il pas exclusivemnt le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan? N'avons-nous pas dans ce pays une constitution qui est censée nous donner des lieutenants-gouverneurs indépendants des autorités fédérales? Toute la constitution du Canada ne repose-t-elle pas sur ce principe? Quel droit le premier ministre du Canada a-t-il d'intervenir dans le choix d'un premier ministre pour la Saskatchewan, par le lieutenant-gouverneur de cette province ? Mais ce n'est pas tout ; M. Scott dit encore :

> Si ce dernier avait agi avec le moindre souci des convenances, dans les circonstances, je suis convaincu que Laurier aurait absolument refusé de le mettre de côté. Mais toute sa conduite, du commencement à la fin de cette affaire, a été exécrable. Ses voyages à Oxford et à London, joint à sa menace, faite à Woodstock, le soir de l'élection, de soulever un conflit scolaire dans une des provinces s'il y obtenait la majorité, ont forcé Laurier à changer d'avis.

Quelles sont les attributions du lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan? Dans l'opinion de M. Scott, du moins, il n'a rien à voir dans le choix de son premier ministre ; aux termes de notre constitution ce soin regarde exclusivement le premier ministre du Canada. Ce n'est pas la doctrine que professait mon très honorable ami, il y a quelques années.

Je me rappelle qu'avant même que je fusse membre de cette Chambre, l'honorable M. David Mills proposait des motions dans lesquelles il exposait la doctrine (la vraie doctrine) qu'un lieutenant-gouverneur d'une province doit agir indépendamment du pouvoir fédéral ; que ses fonctions ne doivent pas être soumises au contrôle des autorités fédérales ; qu'il occupe une position honorifique et importante, en vertu de la constitution et que le pouvoir fédéral doit s'abstenir de toute intervention et de toute pression sur ses actes. Le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan comme le lieutenant-gouverneur de toute autre province, est le représentant direct de la couronne en matière provinciale et toute tentative d'amoindrir la dignité et l'indépendance de ses fonctions est une atteinte à l'esprit et à la lettre de la constitution de ce pays.

Il y a un ou deux autres sujets que je désire traiter brièvement. Il y a d'abord la crise qui semble être survenue dans le comté de Québec. Je ne me doutais pas de l'existence de cette crise, avant d'en avoir été informé par la lecture dans le " Globe " de Toronto du résumé d'un discours de l'honorable ministre de la Justice, que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment. Il y a eu une élection dans le comté de Québec et il est arrivé qu'un honorable membre de cette Chambre, qui n'était pas le choix de l'honorable premier ministre ni celui des chefs du parti libéral a été élu. Cet événement semble avoir agacé considérablement l'honorable ministre de la Justice. J'avais suivi assez attentivement la discussion dans cette élection, mais j'ignorais qu'on y avait soulevé des questions de races et j'aimerais à entendre l'honorable premier ministre confirmer les dires de son collègue l'honorable ministre de la Justice. Voici ce que dit le " Globe " de Toronto, à la date du 25 octobre dans le compte rendu d'un discours prononcé par le ministre de la Justice, à Wiarton, la veille :

> Pas plus tard qu'hier, dans le comté de Québec, on a allumé le feu des guerres de races, sous prétexte que sir Wilfrid Laurier est trop anglais, au goût de ses adversaires de cette partie du pays. S'il est trop anglais pour eux, il devrait l'être assez pour la province d'Ontario.

Et plus loin :

> De même que les citoyens de la province de Québec qui désirent sa chute, célèbrent au-

jourd'hui la victoire qu'ils prétendent avoir remportée, de même les citoyens d'Ontario qui célèbrent cette victoire sur sir Wilfrid Laurier, creusent, à leur insu peut-être, la fosse des institutions britanniques au Canada et travaillent à nous ramener à cinquante ou soixante ans en arrière, alors qu'une province était en armes contre l'autre, et qu'on n'entrevoyait pas de solution possible aux difficultés au milieu desquelles nous nous débattions.

L'honorable député du comté de Québec (M. Robitaille) est bien jeune ; il n'est âgé que de 24 ans, je crois ; il a fait une très belle lutte, comme le prouve son élection, mais je n'ai rien vu dans son programme qui fut de nature à creuser la fosse des institutions britanniques au Canada. J'espère que l'honorable premier ministre nous dira que ces craintes du ministre de la Justice ne sont pas fondées. Car si elles l'étaient, nous serions à la veille d'une crise très grave et ce serait une preuve des grands talents de l'honorable député dont nous avons salué hier l'arrivée parmi nous, d'avoir pu, à un âge si tendre, creuser la fosse des institutions britanniques dans ce pays. Cela ne ferait peut-être pas l'éloge de son jugement, mais personne ne niera que ce serait un hommage rendu à son énergie et à ses talents. Si nous pouvons seulement tourner cette énergie et ces talents dans la bonne voie, que ne pouvons-nous pas attendre de lui, dans un avenir rapproché ?

L'honorable député qui a proposé l'adresse en réponse au discours du trône, a parlé du grand travail accompli par l'honorable premier ministre. Il n'a rien dit de ce qu'il avait fait dans l'opposition; il s'est contenté de nous rappeler ses hauts faits depuis qu'il exerce le pouvoir. J'ignore si cela a été fait intentionnellement et l'honorable député de Lambton daignera peut-être un jour nous en informer. Mais si l'honorable premier ministre a pu faire tant de choses pour son pays, que ne devons-nous pas attendre du jeune représentant du comté de Québec, si nous parvenons à le diriger dans la bonne voie ?

Mais il ne paraît pas être le seul coupable. Un peut plus loin dans le compte rendu du "Globe", on lui reproche d'avoir un très vilain allié, car l'honorable ministre de la Justice ajoute :

> A qui le Canada doit-il de la reconnaissance, si ce n'est à sir Wilfrid Laurier, pour une mesure qui lui a valu les attaques de faux amis comme Bourassa, qui se disaient ses alliés ?

Dans la pensée de l'honorable ministre de la Justice cette phrase est peut-être destinée à dégager quelque peu la responsabilité de l'honorable député du comté de Québec, pour la reporter sur l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Quoi qu'il en soit, il me semble qu'en prévision de la crise prédite par le ministre de la Justice, l'honorable premier ministre se fera un devoir de donner des explications de nature à nous rassurer.

L'honorable premier ministre en 1897, et l'honorable ministre de l'Agriculture, en deux occasions subséquentes, ont répudié tout traitement privilégié accordé par l'Angleterre aux produits canadiens. Nous avons appris par les journaux, mais par les journaux seulement, que des négociations ont été engagées entre le gouvernement canadien et le gouvernement australien et que le gouvernement du Canada a apporté quelque négligence à répondre aux avances du gouvernement australien. L'honorable premier ministre devra nous dire s'il est vrai que des négociations ont été engagées et si son gouvernement a été négligent dans une affaire aussi importante; j'espère qu'il ne manquera pas de nous fournir ces renseignements lorsqu'il prendra la parole après-midi.

L'honorable ministre de la Justice se pose en défenseur irréductible du domaine public. Je ne fais pas allusion à des opinions qu'il aurait pu émettre dans des conversations privées, mais à ses déclarations publiques. J'ai ici un prospectus abrégé, de la "Southern Alberta Land Co." qui semble dire que cette compagnie possède 390,000 acres de terre dans l'Alberta orientale et que 380,575 acres ont été acquis par la compagnie à la suite d'un marché avec la couronne, à la date du 26 juin 1906, au prix de $3 l'acre, dont $2 par acre feront retour à la compagnie quand elle aura fait des dépenses équivalents en travaux d'irrigation. Il paraîtrait de plus que ces terres, une fois irriguées, auront une valeur marchande de $20 à $25 l'acre et que les travaux d'irrigation coûtent de $6 à $10 l'acre; le prospectus ajoute que les taux exigés par la compagnie pour la fourniture de l'eau aux cultivateurs, suffiront aux frais d'entretien des travaux. A tout prendre, il semblerait que les intéressés dans cette entreprise réaliseront un joli bénéfice de la vente de ces terres.

J'aimerais à savoir si le Gouvernement, avant d'accorder cette concession, a étudié sérieusement la question d'entreprendre lui-même l'irrigation de ces terres, soit au moyen d'une commission ou autrement, et de faire bénéficier les habitants du pays de la plus-value qui, aux termes de cet arrangement, ne profitera qu'aux heureux spéculateurs qui font partie de cette compagnie.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) en consentant à un arrangement de cette nature, ne semble guère tenir ses promesses de la dernière session, et nous nous attendrons à avoir de lui des explications complètes sur cette affaire.

J'aimerais aussi à savoir quelle position occupe actuellement M. W. T. R. Preston, dans le service public. L'an dernier une motion à son sujet a été déposée devant la Chambre. Plusieurs membres de la droite ont pris la parole sur cette motion qui demandait sa démission et l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) entre autres, a fortement insisté pour obtenir du Gouvernement la promesse expresse d'une enquête complète et sévère sur toutes les questions au sujet desquelles M. Preston

avait été appelé à donner son témoignage devant deux comités de la Chambre, pendant plusieurs semaines. Nous ignorons quelles enquêtes ont été faites, mais j'espère que nous l'apprendrons bientôt, soit par l'honorable premier ministre, soit par l'honorable ministre de l'Intérieur. En attendant, la rumeur veut que M. Preston, qui n'occupe plus son ancienne position dans le service public, ait été promu à une charge plus élevée, et soit actuellement le représentant de ce pays dans l'Extrême-Orient. Je ne possède aucun renseignement sur la question et je la mentionne pour obtenir des informations et j'espère que l'honorable premier ministre avant de reprendre son siège, nous dira si une enquête a été tenue, quel en a été le résultat, si M. Preston est encore un fonctionnaire public, et à quel titre.

Il y a une autre question que je désire appeler à l'attention de la Chambre. Lorsque l'honorable M. D. C. Fraser, ancien député, puis juge de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse a été nommé lieutenant-gouverneur de cette province, sa nomination a créé une vacance dans la magistrature, et autant que je sache, elle n'a pas encore été remplie. J'aimerais à savoir du premier ministre pourquoi un poste aussi important est laissé aussi longtemps vacant. La cour suprême de la Nouvelle-Ecosse doit être composée de sept juges, et depuis près d'un an, elle n'en compte que six. Quelle en est la raison ? Le barreau de la Nouvelle-Ecosse ne possède-t-il pas d'avocats en état d'occuper la position ? Je connais passablement le barreau de cette province et pour le moment, je ne parlerai que des avocats libéraux. Il y a d'abord l'honorable député de Colchester (M. Laurence) qui a fourni une carrière honorable, qui est un avocat de talent et qui occupe une position enviable au barreau et je le crois capable de faire un excellent juge. Au mois de juin ou de juillet dernier, on s'attendait à le voir appeler à cette position, mais rien n'a été fait. Je crois savoir qu'il ne refuserait pas la position, et je ne lui en fais pas un reproche, car ce serait une ambition légitime de sa part, et le digne couronnement d'une carrière honorable de 25 ou 30 ans.

Le procureur général de la Nouvelle-Ecosse n'est-il pas aussi un avocat distingué ayant toutes les qualités requises pour être juge de la cour suprême de cette province? Pourquoi le Gouvernement persiste-t-il à ne pas remplir cette vacance? Le pays était-il dans l'impossibilité de se priver des services de ceux que je viens de nommer ? N'aurait-on pas pu nommer M. W. E. Roscoe, de Kentville, qui a été choisi comme un des commissaires chargés de la refonte de nos lois fédérales ? Je mentionne ces différents noms, tous des noms d'avocats libéraux, pour prouver qu'il ne manque pas dans la Nouvelle-Ecosse d'hommes capables de remplir la position avec dignité et possédant toute la science désirable. Il y en a d'autres tout aussi méritants, mais qu'il est inutile de mentionner.

A ce même propos, je demanderai encore à l'honorable premier ministre de nous dire si les intérêts du pays ont souffert du fait que nous n'avons pas eu de solliciteur général pendant six ou huit mois. Je ne sais pas au juste en quoi consiste les fonctions de cet emploi, mais autant que j'ai pu m'en rendre compte, le Directeur général des Postes (M. Lemieux) n'a pas perdu d'embonpoint, pendant qu'il en a été le titulaire et je ne crois pas que les intérêts du pays aient souffert de son départ. N'a-t-on pas une pléthore d'hommes capables dans les rangs ministériels ? Je ne m'exposerai pas à choquer leur modestie en en mentionnant un avant les autres et en affirmant au premier ministre que non seulement dans leur propre opinion, mais aussi dans l'opinion de cette Chambre ils sont parfaitement en état de remplir la position de solliciteur général. L'honorable premier ministre n'a-t-il que l'embarras du choix ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est cela.

M. R. L. BORDEN : Voilà la grande difficulté. Ces messieurs ont tous de si grands titres que l'honorable premier ministre n'ose faire un choix. Je lui conseillerais de confier ces fonctions à une commission de six membres ; de cette manière nous serons certains que personne ne sera obéré d'ouvrage et quant aux appointements, ils s'arrangeront pour le mieux. Mais d'une manière ou d'une autre, qu'on ne laisse pas péricliter plus longtemps les intérêts du pays, faute d'un solliciteur général. En toute sincérité je déclare à l'honorable premier ministre que l'absence d'un solliciteur général constitue une crise aussi grave pour le pays que celle que signalait l'honorable ministre de la Justice.

Plusieurs autres articles du discours du trône mériteraient peut-être une mention spéciale, mais ils donneront lieu a des discussions lorsque les mesures auxquelles ils se rapportent seront déposées. Mais il y a aussi des questions dont le discours du trône ne parle pas. Il n'est pas question des efforts du Gouvernement pour procurer au pays des moyens plus économiques de transport.

A ce point de vue, la position du Canada est toute spéciale. Nous avons une population d'environ six millions dessiminée sur un énorme territoire, dont les moyens de production et les ressources sont très grands.

L'honorable député qui a proposé l'adresse (M. Pardee) n'a rien exagéré en parlant des merveilleuses richesses du Canada. Mais c'est cette grande accumulation de richesses et cette grande étendue du pays qui font de la question du transport une question vitale qui prime toutes les autres. Dans un discours prononcé il y a trois ou quatre ans, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit une grande vérité qui m'a vivement frappé, lorsqu'il a déclaré que la ques-

tion du transport au Canada commençait à l'usine ou à la ferme pour se terminer au marché intérieur ou étranger ou nous écoulons nos produits. C'est ce problème qui se pose et que le Gouvernement est appelé à résoudre. Le discours du trône ne contient pas un mot relatif à l'outillage de nos ports nationaux.

Une autre lacune de ce discours c'est qu'il n'indique aucune mesure tendant à faciliter les relations entre le capital et le travail.

A ce sujet, il y a à peine quelques semaines, les événements sont venus nous donner une grande leçon de choses. A peu de distance de la capitale des émeutes ont eu lieu, le sang a coulé et nous avons eu des morts d'hommes à déplorer. Il y a quelques années, le Gouvernement, sous l'inspiration et par l'entremise de sir William Mulock, fit voter une loi qui, dans l'idée de ses auteurs devait servir de remède dans les situations critiques. Mais cette loi paraît être incomplète, et ne pas offrir la solution désirée. Nous ne devons pas permettre dans ce pays, ces rencontres des bandes armées, dans les conflits de ce genre. Cet état de choses n'est pas tolérable. Il est déjà grandement déplorable quand il se produit au sujet d'une entreprise privée, mais s'il venait à se produire au sujet d'une de nos grandes entreprises publiques, toutes les affaires du pays pourraient en être paralysées.

Je n'impute de blâme ni à un parti ni à l'autre ; je ne me prononce pas sur l'affaire, mais je maintiens que les efforts du Gouvernement et de la nation doivent tendre à prévenir les émeutes, l'effusion du sang et les morts d'hommes dans les conflits de cette nature. La question est très grave et elle nous a été brutalement rappelée par les événements déplorables qui se sont produits il y a quelques semaines dans le voisinage immédiat de la capitale. J'aurais vu avec plaisir le discours du trône mentionner cette question et je me réjouirai si dans un avenir rapproché le Gouverenement nous fait part de son intention de déposer un projet de loi destiné à régler ces conflits, pour que la question soit au moins discutée devant le Parlement.

Quant aux autres questions que mentionne le discours du trône, nous les étudierons au meilleur de notre connaissance lorsqu'elles nous seront soumises. Je n'ai rien dit des résolutions adoptées à la conférence des premiers ministres provinciaux. Elles nous seront communiquées avec celles que le Gouvernement déposera à ce sujet et nous aurons l'occasion de les étudier. Comme je l'ai dit en commençant, nous accorderons toute notre attention, tous nos efforts et notre loyal concours à tout projet que déposera le Gouvernement, en vue d'assurer la pureté des élections, de faire disparaître la corruption et les influences illégitimes, de manière à nous procurer des élections qui seront une expression plus saine et plus juste de l'opinion des électeurs du pays.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, le ton du discours que nous venons d'entendre, bien qu'il ne soit, dans l'ensemble ni désagréable ni méchant, me fait craindre que j'aie bien rarement, au cours de la présente session, l'occasion de tomber d'accord avec l'honorable chef de l'opposition. Jusqu'à présent, je ne vois qu'un seul point sur lequel je puisse m'entendre avec lui, et c'est en offrant mes humbles félicitations aux honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse qui vous a été remise.

Mon honorable ami le député de Lambton (M. Pardee), avait depuis longtemps, au cours de la dernière session, établi sa réputation dans cette Chambre et aujourd'hui la sûreté de son jugement et la vigueur et la clarté de ses expressions, nous sont de nouveaux garants de ce que nous pouvons attendre de lui et des qualités qu'il possède, mais c'est avec un plaisir tout particulier que je souhaite la bienvenue dans cette Chambre à mon jeune et honorable ami de Saint-Jean-et-Iberville (M. Joseph Demers). Il est appelé à remplacer un homme d'une grande réputation, dont la Chambre se rappelle les talents de premier ordre et dont le caractère était à la hauteur des talents. Ceux qui ont été en relation avec M. Philippe Demers pendant qu'il était membre de cette Chambre approuvent l'action du Gouvernement qui, il y a quelque temps, avait décidé qu'il serait un ornement pour notre magistrature.

Je suis certain que mon honorable ami (M. R. L. Borden) admettra, bien qu'il n'en ait rien dit, que nous nous réunissons dans des circonstances tout à fait favorables. Cette année de Notre Seigneur mil neuf cent-six qui approche rapidement de sa fin, a été pour le Canada, sous plusieurs rapports, une année exceptionnelle. Même les éléments semblent s'être accordés pour en faire une année à nulle autre pareille. Elle a commencée par un hiver d'une douceur remarquable. Je dirai même que si un hiver pouvait pécher, celui-ci a péché par excès de douceur. Si l'hiver pouvait commettre une faute, on pourrait reprocher au dernier d'être resté au-dessus de ce que nous considérons comme l'orthodoxie climatérique. Car les Canadiens sont portés à croire que l'hiver est en reste avec nous s'il nous prive des amoncellements de neige et ne fait pas descendre le mercure au dessous de zéro. Cet hiver exceptionnel fut suivi d'un radieux printemps et d'un superbe été, et l'année finit par un automne comme la génération actuelle n'en a pas vu de pareil. L'automne canadien est célèbre et mérite cette célébrité, mais celui de cette année a été d'une beauté hors ligne ; il s'est prolongé pendant des jours, des semaines et des mois, comme s'il ne quittait qu'à regret cette terre de prédilection.

Sous beaucoup d'autres rapports plus importants, les éléments nous ont été également favorables. A l'exception d'une ré-

gion peu étendue, dans le bas du fleuve, tout le pays a été favorisé d'une abondante moisson. Les champs de blé des nouvelles provinces ont donné un rendement généreux, bien qu'il n'ait pas réalisé les espérances exagérées que quelques-uns avaient formées au commencement de la saison. Les prix ont été rémunérateurs, et pour certains produits, ils l'ont été d'une manière excessive.

Dans de telles conditions, il ne faut pas s'étonner si notre commerce a augmenté par sauts et par bonds. Au premier juillet dernier il avait atteint le chiffre de cinq cents millions de dollars et à l'heure actuelle il est en bonne voie de dépasser six cents millions. Ces chiffres, par eux-mêmes, ne disent pas grand'chose, mais si nous comparons le commerce du Canada avec celui de quelques-unes des nations les plus civilisées du globe, proportion gardée de la population, nous nous rendons compte des progrès accomplis. L'Angleterre qui est le berceau du commerce, comme elle est le berceau de la liberté, fait un commerce qui représente environ $100 par tête de sa population. Celui de l'Allemagne dont nous entendons tant parler depuis quelques années, n'atteint qu'environ $50 par tête. Le commerce des Etats-Unis, tout considérable qu'il est, et malgré la prospérité dont jouit ce pays, ne représente que $40 par tête de la population. Celui du Canada qui s'élève à environ $500,000,000, représente $90 par tête de notre population.

Je sais bien qu'on me dira que ces chiffres n'exposent pas toute la situation, puisqu'ils ne tiennent compte que du commerce extérieur, des importations et des exportations, laissant de côté le commerce intérieur dont nous n'avons pas de statistique, dans aucun pays.

Et, comme je désire être juste, je suis persuadé que si nous avions devant nous toute la statistique du commerce des Etats-Unis et du Canada on pourrait probablement démontrer que les Etats-Unis ont un volume de commerce plus considérable, par tête de population, que celui que nous avons. Mais, en même temps, je crois qu'on prouverait sans peine que nous serrons notre concurrent de très près, et que l'écart se rétrécit toujours d'année en année.

Mais, monsieur l'Orateur, il y a encore autre chose à considérer. Aucune nation ne peut vivre par elle-même. Chaque nation doit nouer des relations commerciales à l'étranger, car il lui faut chercher à vendre le surplus de ses produits aux pays qui pourraient précisément manquer de ces produits. Cela étant, et puisque toutes les nations cherchent à attirer à elles le commerce étranger, c'est avec un orgueil bien légitime que je dois dire que nous dépassons de beaucoup la grande république voisine. Le commerce s'est développé, nos revenus ont grossi de plus en plus, et mon honorable ami le leader de l'opposition vient de nous dire que nos dépenses ont aussi eu la même progression. Cela est évident, car personne ne pourra dire de nous que nous sommes gens à laisser croître l'herbe sous nos pas. Nous savons ce qu'exigent notre situation et les besoins de notre pays. Mais cependant, bien que nos dépenses aient augmenté, nous avons pris soin de ne jamais leur laisser dépasser des bornes raisonnables. Mon honorable ami est d'avis que nous nous sommes montrés extravagants, et il cite à ce sujet l'opinion de M. Courtney. Les opinions de M. Courtney méritent certainement qu'on ait pour elles la plus grande déférence. Mais il me semble que l'honorable député qui siège près de mon honorable ami n'a pas dû trop avoir à se louer de cette intervention de M. Courtney, car enfin, si, par les temps d'abondance que nous traversons, M. Courtney croit que nous devrions serrer les freins davantage et restreindre nos dépenses, cela a dû être au compagnon de mon honorable ami comme un rappel cuisant de la douloureuse période où, alors qu'il était ministre des Finances et que ses revenus ne suffisaient pas à équilibrer les dépenses, il voyait grossir d'année en année le chiffre de ses déficits. Voici où se trouve la différence entre les deux situations. Il ne suffit pas tout simplement de mettre les dépenses d'une certaine période en regard de celles d'une autre, et de venir nous dire, ainsi que la chose est déjà arrivée plusieurs fois, que jadis, sous l'ancien régime, les dépenses ne s'élevaient pas à 40 millions alors que nous dépensons aujourd'hui 70 millions. On ne conclut à rien, par de semblables opérations d'arithmétique. Une dépense de 40 millions peut fort bien se trouver extravagante, alors qu'une autre de 70 millions ne serait que très raisonnable. Ce qu'il importe de savoir, c'est si le peuple peut subvenir aux dépenses auxquelles on lui demande de faire face, et c'est là ce que mon honorable ami a omis de prendre en considération.

Me permettra-t-on, monsieur l'Orateur, de rappeler à mon honorable ami un principe d'économie qu'il ne doit pas ignorer, car il a été formulé par un personnage de Dickens qui n'est rien moins que Micawber. Ce Micawber, tel que décrit par Dickens, ne peut pas être proposé comme un modèle de ministre des Finances. Cependant, il lui arrivait parfois d'avoir de bonnes idées, bien qu'il hésitât à les mettre en pratique. Voici quelle était sa maxime : Revenu annuel, vingt livres; dépenses annuelles, dix-neuf livres, dix-neuf chelins et six pence; résultat, bonheur. Revenu annuel, vingt livres; dépenses, vingt livres six pence; résultat, misère.

Si ce principe est vrai, je me demande quel a dû être l'état d'âme de mon honorable ami de Toronto-nord quand il avait charge des finances du pays, et qu'il voyait chaque année s'accumuler les déficits millions par millions. Nous vivons à présent en des temps plus heureux et nous mettons en pratique le principe de Micawber, qui n'a

jamais cessé d'être en tous points excellent. Nous ne dépensons pas tout ce que nous gagnons, et par conséquent le parfait bonheur est notre sort habituel. Mon honorable ami a aussi parlé de la nature de nos dépenses. Ces honorables messieurs de la gauche aiment à nous rappeler, monsieur l'Orateur, que nous ne pouvons pas montrer de grands travaux publics en justification des dépenses que nous avons faites. Comment donc ? pas de grands travaux publics ? Eh bien, monsieur l'Orateur, il suffirait pourtant à ces messieurs d'ouvrir tant soit peu les yeux pour constater que, dans le moment même, et autant que peut le permettre la pénurie de main-œuvre, on est à construire un chemin de fer transcontinental devant relier l'Atlantique au Pacifique. Bien plus, on n'a qu'à jeter les yeux par tout le pays pour s'apercevoir qu'on a construit une infinité de chemins de fer qui ont contribué immensément à accroître la richesse du Canada. Si on veut encore jeter les yeux un peu plus loin, on verra qu'à la sortie du canal Welland il y a actuellement sur pied des travaux gigantesques dont l'objet est de capter et de diriger le commerce de grain du Nord-Ouest par voie du Saint-Laurent. A l'autre extrémité de notre grand fleuve, aux environs de la ville de Québec, on peut encore voir qu'il y a là, en cours de construction, un pont qui sous certains raports, sera le plus gigantesque du monde entier. En vérité, monsieur l'Orateur, ne sont-ce pas là vraiment de grands travaux publics ? Si ces honorables messieurs de la gauche refusent cette qualification à notre chemin de fer transcontinental au pont de Québec et aux travaux en cours sur le canal Welland, seraient-ils assez bons de nous définir ce qu'ils entendent par de grands travaux ? Attendent-ils de nous que nous allions reconstruire les pyramides d'Egypte ou édifier un second Colosse de Rhodes ? Il me semble pourtant que, de nos jours, des travaux comme la construction de chemins de fer et de ponts et les moyens à prendre pour développer notre commerce de céréales sont bien ce qui nous est le plus essentiel. Il y a abondance de ces sortes de travaux, pour nous justifier d'avoir eu recours en totalité ou en partie au trésor public et j'estime que les dépenses ont été prudentes. Mais il y a plus. Non seulement nous sommes-nous chargés de l'exécution de ces immenses travaux, mais nous avons la satisfaction de savoir que nous avons rendu par là même de grands services au pays. On peut parcourir tout le pays, et l'on verra partout de nouveaux bureaux de poste et édifices publics qui sont une nécessité dans l'état actuel de notre civilisation. On verra aussi les quais, jetées, phares et bouées nécessaires à notre réseau de voies navigables. Va-t-on s'élever contre ces dépenses ? Si la gauche y trouve à redire, elle prenait bien garde de n'en pas souffler mot quand elle était au pouvoir, car elle a aussi fait les mêmes dépenses. Mais je ne veux pas invoquer, pour ma défense, des arguments de ce genre. Les travaux dont nous nous sommes chargés, depuis les plus considérables jusqu'au plus minimes, ont développé le commerce et nous ont gagné la reconnaissance de tous les travailleurs de terre et de mer.

Je ne vois pas que je doive suivre mon honorable ami dans toutes les digressions dans lesquelles il s'est lancé et dont plusieurs restent complètement étrangères au discours du trône. Il a dit qu'il n'avait nullement l'intention d'appuyer sur l'élection de London, et il a demandé avec instances la promulgation de lois électorales plus sévères. Je me contenterai, pour le présent, au sujet de l'élection de London, de dire qu'il est possible que nous ayons l'occasion de reparler de cette affaire. Mon estimé collègue, M. Hyman, a jugé bon de me remettre sa démission, à la suite des incidents qui ont suivi cette élection. Eh bien, monsieur l'Orateur, je suis heureux, et j'ajouterai, je suis fier de pouvoir dire que, dans l'enquête qui s'est instruite à Toronto au sujet de cette élection, pas un fait n'a pu être relevé contre M. Hyman. Les amis de M. Hyman savent qu'il a pris cette affaire très à cœur, et ce n'est qu'après plusieurs semaines d'angoissante attente qu'il en est arrivé à la conclusion qu'il y allait de son honneur de donner sa démission comme représentant. Je ne me suis pas opposé, pour ma part, à cette décision, et j'ai pensé qu'il avait pris là le parti le plus sage. Mais M. Hyman ne s'est pas contenté de cela. Ainsi que je puis en informer l'honorable leader de l'opposition. M. Hyman m'a aussi présenté, il y a quelques heures à peine, sa démission de membre du Gouvernement. Mais je n'ai pas voulu accepter cette démission. Comme M. Hyman avait été une victime et non un agent, et qu'on ne pouvait lui reprocher aucune action déshonorante, j'ai pensé qu'il allait cette fois trop loin en demandant d'être relevé de fonctions dont il s'acquittait, et dont il continue à s'acquitter de façon à satisfaire pleinement ses amis, et, je puis ajouter aussi, tous ceux qui ne sont pas ses amis politiques. J'ai donc prié M. Hyman de vouloir bien revenir sur sa décision. C'est ce qu'il fait dans le moment, et je m'attends à recevoir avant peu une réponse définitive.

Mais permettez-moi, monsieur l'Orateur, de consacrer encore quelques instants à cette affaire. Je ne vois pas que rien puisse être invoqué ni d'un côté ni de l'autre, et je me contenterai de parler de l'interrogatoire de M. Gibbons. Cet interrogatoire a mis en pleine lumière toute cette question de l'élection de London. Tout d'abord, nous savons qu'il s'est tenu une élection qui, d'après les dépositions entendues devant la cour de police de Toronto, était entachée de corruptions, et que cependant aucune protestation ne s'est fait entendre. A quoi attribuer cela ? Serait-ce parce que l'autre par-

tie ne se sentait pas elle-même la conscience exempte de tout reproche ? Ou bien, résolut-elle de faire le silence, en se rappelant fort à propos qu'il est souvent dangereux de réveiller le chat qui dort ?

J'ignore la raison de ce silence, mais M. Gibbons nous a dit que les amis de M. Hyman, après avoir passé par deux élections et après avoir été privés du fruit de leur victoire par des manœuvres déloyales et frauduleuses, en étaient arrivés à la détermination de rendre à leurs ennemis la monnaie de leur pièce et à combattre le diable avec ses propres armes. Eh bien, les libéraux commettraient une lourde erreur s'ils s'abaissaient à de semblables moyens. Je ne sais comment la chose se fait, mais les torys ne se sentent jamais plus à l'aise que quand ils peuvent user d'artifices malhonnêtes. C'est là chose pour laquelle ils semblent avoir une vocation innée, et ils nagent là-dedans en pleine impunité. Mais quand quelque pauvre libéral mal inspiré tente de combattre le diable avec ses propres armes, il en sort chaque fois tout éclopé. Et c'est bien, aussi, ce qui est arrivé à London. Par conséquent, je dois dire en toute sincérité à nos amis que plus vite ils laisseront aux torys le monopole de ces agissements, mieux ce sera pour eux, car en définitive il n'y a que l'honnêteté qui compte, et c'est là la seule politique qui finit toujours par triompher. Mon honorable ami, ainsi que plusieurs autres membres de cette Chambre, nous ont dit aujourd'hui que notre loi électorale était suffisamment rigoureuse telle qu'elle est. Je ne vois pas comment on pourrait l'améliorer, et cependant des modifications s'imposent. Il nous faut rendre cette loi plus rigoureuse, mais il ne sert à rien d'avoir des lois sévères, si l'opinion publique n'est pas là pour les appuyer et les faire exécuter. Il suffit de se reporter dans le passé pour convenir de la vérité de ce que j'avance ici. Bien qu'il n'y ait pas, à ce sujet, un courant d'opinion publique encore suffisamment prononcé, cependant le devoir ne s'en impose pas moins pour nous de marcher de l'avant. Le Parlement devra amender la loi et en entourer la violation de pénalité aussi grave que possible afin de nous assurer des élections honnêtes. Il y a une grande différence entre les diverses sortes de contraventions que les derniers événements ont mis à jour. L'achat des consciences est répugnant, mais l'escamotage des bulletins de vote l'est dix fois plus, et bien que l'acheteur de conscience ne doive mériter aucune sympathie, il faut surtout réserver tout son mépris pour le truqueur d'urnes. Si on veut que la loi soit effective, il faut la rendre absolument draconienne en édictant les peines les plus sévères contre tous ceux qui cherchent à escamoter des bulletins de vote. C'est là, je crois, la seule ligne de conduite qui s'impose pour nous dans cette question.

Sir WILFRID LAURIER.

Maintenant, je dois exprimer à mon honorable ami toute la surprise que j'ai éprouvée à l'entendre parler de Shelburne-et-Queen, car nos amis les conservateurs seront toujours bien inspirés en ne parlant que le moins possible de cette élection. La tentative qui a été faite pour faire assumer à mon honorable ami le ministre des Finances la responsabilité d'une faute qu'il n'avait pas commise, n'était pas, je crois, à l'honneur du parti conservateur, ou du moins de ceux qui avaient pris en main la conduite de cette élection. Je n'en dirai pas plus long là-dessus. Mon honorable ami a été bien vengé de toutes ces insinuations par les électeurs de Shelburne-et-Queen, comprenant non seulement ses propres partisans mais un bon nombre de votants du parti opposé.

On a voulu lui montrer qu'on avait confiance en son intégrité et en son honnêteté. Mais j'ai été encore plus surpris, il y a un instant, quand j'ai entendu mon honorable ami le leader de l'opposition rappeler que mon honorable ami le ministre des Finances, lors de sa dernière élection, avait donné une procuration à des officiers publics pour le représenter dans les bureaux de vote. Mon honorable ami est depuis trop longtemps mêlé à la vie publique pour ignorer comment tout cela est arrivé. Il n'est personne qui n'ait fait la même chose. Mon honorable ami, moi-même, tous ceux qui m'entourent—en fait, tous ceux qui ont été candidats—ont déjà signé des procurations en blanc, pour être remplies et distribuées, et, dans la très grande majorité des cas, j'irai même jusqu'à dire quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, on ignore à qui ces procurations ont été remises. Mon honorable ami a voulu, semble-t-il, laisser entendre que mon honorable ami le ministre des Finances aurait délibérément et sciemment remis une procuration à un officier public pour le représenter aux bureaux de votation. Qu'il me suffise de dire que, cette fois-là, mon honorable ami n'a fait que ce qui se fait toujours, c'est-à-dire qu'il a signé sa procuration sans savoir même quels noms on allait y inscrire. C'est là ce qui s'est passé, pas autre chose, et je ne saurais me dispenser de faire remarquer à mon honorable ami qu'il aurait agi plus sagement en ne touchant pas à cette question-là.

Mon honorable ami n'a pas été mieux inspiré quand, il y a un instant, il a cherché à laisser entendre, devant la Chambre, et par là même devant le pays, que j'avais fait une tentative auprès du lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan pour lui dicter mes volontés dans la composition du ministère provincial, et pour décider s'il choisirait M. Scott, M. Haultain ou quelque autre. Si mon honorable ami avait lu la lettre de M. Scott, telle qu'elle a été écrite, il n'aurait pas interprété cette lettre comme il l'a fait. Il a voulu voir dans cette lettre que je m'étais déjà, à

une certaine époque, mis en communication avec le lieutenant-gouverneur, et que j'avais conseillé à ce dernier d'appeler, non pas M. Haultain, mais M. Scott. Je dois ici déclarer, et je regrette d'avoir à le faire, car je n'aime pas à parler de moi-même, que je n'ai jamais eu la moindre correspondance avec le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan au sujet de la composition de son gouvernement. Mais la lettre de M. Scott est très claire et absolument sans la moindre ambiguïté. Or, que dit M. Scott? M. Scott dit que Laurier avait été d'avis qu'on devrait choisir Haultain comme premier ministre aussitôt que la province serait organisée, mais que la conduite suivie par Haultain, lors de la discussion du bill d'autonomie, avait changé du tout au tout l'attitude de Laurier à son égard. C'était bien là, en effet, mon avis. J'ignorais l'existence de cette lettre de M. Scott, avant que l'honorable député de Qu'Appelle en eût donné lecture à la dernière session. Je n'ai donc aucune hésitation à dire que mon avis avait toujours été qu'en sa qualité d'ex-premier ministre des Territoires, M. Haultain était tout naturellement choisi d'avance pour devenir le premier ministre de la Saskatchewan ou de l'Alberta. Mais, à la suite de l'attitude foncièrement hostile et sectaire de M. Haultain à l'égard du bill d'autonomie et en particulier des articles relatifs à l'organisation de l'instruction publique, j'en arrivai à la conviction qu'il ne serait pas sage qu'on vînt charger l'ex-premier ministre de diriger les destinées d'une nouvelle province. Mais, comment m'y suis-je pris pour faire connaître ce que j'en pensais? Ai-je donné des conseils au lieutenant-gouverneur? Il n'y avait pas alors de lieutenant-gouverneur, mais j'ai dit à mes amis qui s'en allaient prendre part à des conventions, pour choisir les chefs de l'organisation de leur parti, qu'ils ne pouvaient plus songer à prendre M. Haultain, qu'ils auraient à se choisir un autre homme, et c'est là pourquoi M. Scott écrivit sa lettre enjoignant à ses amis, par toute la province, d'abandonner toutes les espérances qu'ils avaient pu garder jusqu'alors de voir M. Haultain devenir chef du parti. Nos amis politiques du Nord-Ouest s'étaient en quelque sorte inféodés à M. Haultain avant l'organisation du Nord-Ouest en provinces, et je ne voyais pas pour quelle raison il n'en serait pas toujours ainsi à l'avenir. Mais ils mirent de côté toutes leurs causes de désunions politiques. Ils convinrent de n'en plus parler, et d'avoir tout simplement une administration qui s'occuperait de choses provinciales, locales et municipales, indépendamment de toutes attaches de parti. Mon avis était, quand nous avons commencé la discussion du bill d'autonomie, qu'il en pourrait être toujours ainsi, mais mon attitude ne tarda pas à changer du tout au tout quand je vis en quelle posture se tenait M. Haultain au sujet du bill. J'ai dit alors ce que j'en pensais à M. Scott, à M le sénateur Ross et à tous ceux qui étaient mêlés aux événements politiques. Je ne fis exception que pour celui-là seul avec lequel il ne m'était pas permis d'aborder un semblable sujet. Je veux parler du lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan avec qui je n'ai jamais eu un seul mot de communication. La chose est trop claire pour que j'appuie plus longtemps là-dessus. Que vouliez-vous donc que je fisse ? On avait convoqué une réunion pour choisir un leader pour le parti, leader qui aurait toutes les attributions d'un véritable chef. C'est alors, et seulement alors, que je m'entremis pour émettre un avis à ce sujet.

Mon honorable ami (M. Borden) m'a posé diverses questions; les unes agréables, les autres assez drôles, d'autres encore sérieuses. Je passerai les deux premières catégories, pour ne parler que de la troisième. Je prends plaisir moi-même à échanger quelquefois des plaisanteries, mais il ne faut pas pousser la chose trop loin car alors ce serait manquer à la dignité de la Chambre. Mon honorable ami désire savoir quelle situation occupe M. Preston, et il a bien le droit de compter sur une réponse. Voilà bien vingt-cinq ans, maintenant, que M. Preston est mêlé à la vie publique, et avant d'être fonctionnaire il avait fait de la politique active. Il s'est toujours montré très audacieux, et il n'a jamais accordé quartier à personne ni n'en a demandé à qui que ce soit. Quand on l'attaquait, on pouvait toujours être sûr que la riposte ne se ferait pas attendre. Du reste, les coups ne lui ont pas manqué, et il a été attaqué non seulement quand il était dans la vie publique, mais même depuis qu'il est devenu fonctionnaire. Il a été surtout violemment pris à partie, à la dernière session. Mais, à la grande louange de M. Preston, on n'a jamais pu relever contre lui aucune action malhonnête ou déshonorante. On le fit venir d'Angleterre, et on le confronta avec deux témoins en s'attendant bien qu'on allait pouvoir prouver qu'il s'était montré malhonnête ou à peu près. J'en appelle ici à tous ceux qui aiment la justice ; j'en appelle aux membres du comité des comptes publics ; j'en appelle à tous ceux qui ont suivi l'interrogatoire de M. Preston. N'est-il pas avéré que rien n'a pu être relevé contre lui qui pût porter atteinte à son honneur et à sa réputation?

Il a reçu les coups sans broncher, et il est sorti de tout cela absolument triomphant et exonéré de toute faute. Il a pu se montrer imprudent ou impulsif. Il peut se faire, aussi, que ses décisions n'aient pas toujours été très sages. Mais, dans tous les cas, sa conduite a été inattaquable, et nous en sommes venus à la conclusion que M. Preston était un fonctionnaire irréprochable. Il est vrai que, comme chef de l'agence d'immigration à Londres, ses services n'ont pas toujours été aussi satisfaisants qu'ils auraient pu l'être, parce qu'il n'avait pas pu se maintenir en bons termes avec

son personnel. Il s'était déjà produit plusieurs démêlés, et nous avons pensé que nous ferions peut-être bien de le transférer à un autre poste. On prétend qu'on aurait dû faire une enquête, mais le ministre de l'Intérieur est allé en Europe précisément afin de se rendre compte des choses à Londres, et à son retour nous décidâmes de donner un autre poste à M. Preston. Et c'est ainsi que, ne voulant pas nous priver de ses services précieux, nous le nommâmes agent commercial en Chine et au Japon. Tous ceux qui connaissent M. Preston savent qu'il possède de grandes aptitudes. On connaît aussi son énergie, et l'enthousiasme qu'il apporte à tout ce qu'il fait et entreprend. Nous avons donc raison de croire que, dans l'exercice de ses nouvelles fonctions, M. Preston aura tous les succès. Je le connais depuis longtemps, et je dois dire qu'il est une chose qui m'a surtout impressionné chez lui, c'est l'intensité avec laquelle il s'attache à tout ce qu'il entreprend.

M. NORTHRUP : Surtout l'argent.

Sir WILFRID LAURIER : Voilà une remarque injuste pour M. Preston, et absolument déplacée. Je suis surpris de l'entendre de la bouche de mon honorable ami. Je le répète, on ne pourrait pas citer un seul fait qui soit attentatoire à l'honnêteté de M. Preston, ou qui montre qu'il ait pu être indélicat en matière d'argent. C'est pourquoi je trouve souverainement injuste qu'on vienne attaquer M. Preston de cette façon. Dans tous les cas, nous sommes venus à la conviction que rien n'avait pu être relevé contre l'honnêteté de M. Preston. Si M. Preston a été malhonnête, nous sommes prêts à en assumer la responsabilité devant nos adversaires. M. Preston a été un fonctionnaire à la fois compétent et honnête. Il a pu manquer de discrétion dans l'accomplissement des devoirs de sa charge. Il s'est aussi querellé avec les membres de son personnel, et comme nous tenons à ce que l'harmonie règne partout, nous avons demandé à M. Preston de se démettre de ses fonctions à Londres, et d'en accepter d'autres que nous savions qu'il pourrait parfaitement remplir pour le plus grand avantage du Canada.

Quant aux projets de législation que nous nous sommes engagés de présenter devant la Chambre, tout viendra en temps et lieu. Nous avions promis que le Parlement serait convoqué en novembre, et le Parlement a été convoqué en novembre. Nous avions promis que tout serait prêt pour pouvoir nous mettre à l'œuvre, et je suis heureux de pouvoir annoncer que tout est comme nous l'avions promis. Je crois pouvoir assurer, au nom du ministre des Finances, que le discours du budget sera prononcé la semaine prochaine, peut-être mardi, mais certainement pas plus tard que vendredi.

En nous attaquant ainsi sans délai au plus fort de notre besogne—car la revision du tarif sera la grande pièce de résistance de cette session—nous avons toutes raisons de croire et d'espérer que la gauche de cette Chambre nous rendra la tâche aussi facile que possible, et dans une mesure raisonnable. Je dis dans une mesure raisonnable, car l'on ne doit guère s'attendre à ce qu'on nous témoigne beaucoup d'enthousiasme. Mais cependant, pour peu qu'on nous montre de la bonne volonté, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas terminer la session dès le commencement du printemps prochain. L'année dernière, j'avais cru pouvoir annoncer, dès les premiers jours de la session, que je croyais que nous en aurions fini vers le temps des sucres. Je me suis alors lourdement trompé, car il y avait beau temps que les érables avaient cessé de couler, et même nous approchions de la cueillette des pommes quand est survenue la prorogation. Mais, cette année, je crois pouvoir dire que si nos amis de la gauche ne prennent pas plaisir à jeter des obstacles sous nos pas, nous pourrons peut-être clore nos travaux vers le temps où les rouges-gorges reviennent dans nos campagnes.

L'honorable M. GEO.-E. FOSTER (Toronto-nord) : Il n'y a pas lieu pour moi de m'étendre sur les remarques que vient de faire le très honorable premier ministre. Toutefois, il est deux ou trois points sur lesquels j'aimerais à revenir. Mon très honorable ami peut être sûr que la loyale opposition de Sa Majesté saura cette fois-ci, comme toujours, aider le Gouvernement. Il est probable que les secours les plus effectifs que nous pourrons lui rendre ne consisteront pas tant dans l'enthousiasme avec lequel nous pourrions accepter les mesures qu'il nous présentera, comme dans la sage prudence que nous pourrons mettre à lui éviter des erreurs et à le tenir autant que possible dans le droit chemin. Sous ce rapport, l'opposition fera ce qu'elle doit faire, au cours de cette session, pour le plus grand bien du pays. Mon très honorable ami nous rappelle qu'il avait promis de convoquer le Parlement en novembre. Il a tenu sa parole, mais il s'en est fallu de très peu de chose qu'il y manquât. J'avais cru comprendre que le ministre nous avait promis la rentrée des Chambres pour l'automne. Mais s'il a jamais promis de nous réunir en novembre, il a certainement été aussi loin qu'il a pu le faire pour qu'on ne vînt pas dire que nous étions en hiver. En vérité, on ne saurait dire, de cette innovation, qu'il y a des chances pour que le public sache exactement à quoi s'en tenir cette année. Nous aurions dû nous réunir, à tout le moins, dès les premiers jours de novembre, surtout si on prend en considération qu'il y a certaines fêtes qui vont bientôt nous déranger dans l'accomplissement de notre tâche. Si la session s'était ouverte le premier du mois, nous aurions certainement eu plus de chances d'aller entendre, au printemps prochain, chacun chez soi, les accents de ce gentil

oiseau qui a le don d'inspirer si poétiquement mon très honorable ami.

L'honorable ministre a commencé son discours en nous entretenant des caprices étranges de la température. L'année dernière, toutes nos notions habituelles en météorologie semblaient bouleversées. Le dernier hiver n'a pas été comme d'habitude. L'été fut encore plus anormal, et l'automne nous a donné trois mois qui semblaient plutôt une continuation de l'été.

Quoi que je fisse, et tout le temps qu'a duré le discours de mon très honorable ami, je n'ai pas pu m'empêcher de penser qu'il cherchait à préparer les voies pour nous proposer d'instituer une commission qui serait chargées de scruter les desseins de la Providence et de chercher la raison qui venait de nous donner une année si anormale. Mais l'année qui finit a été encore remarquable sous bien d'autres rapports. Ainsi, j'ai remarqué que l'honorable député qui a proposé l'adresse (M. Pardee), et qui s'en est si bien acquitté au point de vue ministériel, et l'honorable ministre, dans son discours, ont évité tous deux, fort prudemment et sagement, d'entrer dans les détails. Mon très honorable ami s'est toutefois montré un peu plus aventureux, sous ce rapport, que le proposant de l'adresse. Il a parlé de certains travaux publics qui, selon lui, avaient contribué à accroître la prospérité de ce pays. A mon avis, il n'y a que des travaux entièrement achevés qui puissent contribuer à la prospérité et au développement d'un pays. Des travaux en cours d'exécution peuvent contribuer à accroître la richesse des entrepreneurs; mais il faut que tout soit entièrement terminé avant qu'on puisse dire, de ces travaux, qu'ils exercent une influence quelconque sur le progrès général et la prospérité d'un pays. Tous les travaux dont a parlé mon très honorable ami ne font que commencer ou sont encore loin d'être terminés. S'il s'en trouve un ou deux qui soient achevés depuis quelque temps, ce fait ne peut avoir encore exercé aucune influence appréciable sur le progrès en général et la prospérité du pays.

C'est une idée très illusoire, ainsi qu'il a essayé de nous l'exposer, qu'il suffit d'avoir dépensé une certaine somme à une certaine époque et une autre somme à une autre époque, pour qu'un état comparatif des deux déboursés mette immédiatement toute la situation au net. En réalité, rien n'est mis au net. Mais mon très honorable ami fait encore plus erreur quand il nous dit que, parce que le pays a progressé, une dépense de 78 millions ne représente pas plus aujourd'hui que 40 millions il y a dix ans. Et, pour mettre le comble, mon très honorable ami a eu la témérité de nous affirmer que tout cet argent avait été économiquement et sagement distribué, bien qu'un peu plus de détails eussent été instructifs pour la Chambre et pour le pays. On a fait grand tapage des travaux entrepris et terminés à Saint-Jean (N.-B.). Pour l'élévateur, muni de tous ses accessoires et appareils, on a dû dépenser entre $150,000 à $200,000. Et voilà des années que, tour à tour, les soleils d'été et les neiges d'hiver s'abattent sur cette construction, dont on n'a tiré aucun parti, et qui n'a eu aucune influence, soit grande ou petite, sur la prospérité et le développement du pays. Il y a aussi un quai, se trouvant, je crois, aux environs de Hull, qui nous a coûté beaucoup d'argent. Mon très honorable ami serait-il assez bon de nous dire quelles sont les affaires qui ont pu être facilitées ou activées par ce quai ? On a aussi dépensé $60,000, ou plus, pour construire un quai pour un particulier, quelque part dans la province de Québec, afin de permettre à ce particulier d'exploiter une concession forestière qu'il possédait. Va-t-on nous dire que cela a grandement contribué à développer la prospérité du pays, et peut-on prétendre que cet argent a été économiquement dépensé ? L'expédition de l'"Arctic", qui est maintenant chose du passé, a coûté très cher au Trésor, sans qu'on puisse dire que le pays en ait retiré le moindre avantage. Peut-on dire que cette expédition ait démontré notre sagesse ? Mal conçue, mal conduite, et aboutissant à une enquête parlementaire, cette expédition n'a jeté aucun lustre, ni sur ceux qui en avaient pris l'initiative ni sur ceux qui s'étaient chargé de la mener à bonne fin.

Voilà des dépenses que le pays a dû acquitter. Quels résultats ont-elles produits au point de vue du progrès et du développement du Canada, et en quoi ont-elles servi à augmenter les salaires des ouvriers, le bien-être et la fortune des cultivateurs des prairies de l'Ouest ou d'une partie quelconque du Canada ? Il faut donc revenir à ces item et les discuter chacun séparément.

Le très honorable premier ministre a oublié ce qu'ont démontré les enquêtes tenues au cours de la dernière session, ce qui vient d'être corroboré par l'enquête de London, c'est-à-dire que dans toutes ces dépenses une retenue revient à l'intermédiaire, à celui qui agit auprès du Gouvernement en vue de l'entreprise à exécuter ou du subside à accorder. Mon très honorable ami prétendra-t-il que ce sont là toutes des dépenses utiles, que ce système doit être accepté au point de vue économique ? A mon sens, ce sont là des faits qu'on devrait examiner à fond avant d'en arriver à une conclusion générale possible sur l'opportunité et sur l'économie de ces dépenses.

Un mot des progrès du pays. Nous concédons tous que le Canada est prospère, et tous nous nous réjouissons de cet état de choses. Nous sommes également heureux de savoir que les pays étrangers progressent dans la même proportion que le fait le Canada. Il serait facile de faire voir que toutes les nations du monde jouissent d'une ère de progrès presque sans exemple, et qu'une partie de ce progrès du Canada est

due à cette prospérité universelle à laquelle il participe. Heureusement pour nous, par sa situation géographique notre pays nous offre des garanties d'une prospérité plus prolongée, si les affaires publiques sont bien administrées, que n'en présentent les autres pays. Ma conviction personnelle est que l'avenir du Canada, envisagé au point de vue économique et industriel, est brillant et plein de promesses ; qu'il est de nature à inspirer la plus grande confiance aux habitants du pays de même qu'à nos créanciers. Mais c'est folie de comparer le commerce per capita que fait avec l'étranger une population de 6,000,000 d'âmes avec celui d'un pays qui compte 80,000,000 d'habitants, comme les Etats-Unis, par exemple, et de cette comparaison tirer une déduction qui ait quelque valeur quant à ce qui concerne la prospérité du Canada. Le commerce étranger d'un grand pays n'est rien en comparaison des relations commerciales qui se développent dans ses limites et entre ses habitants. Il faut donc tenir compte de ce fait, et bien qu'il soit de nature à ne nous causer que de la joie, ce simple exemple de commerce étranger per capita ne doit pas être pris comme étant un criterium très puissant dans un sens ou dans l'autre.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a fait allusion à ce qui s'est passé à London ainsi qu'à la législation relative aux élections. J'aimerais dire quelques mots à ce propos. Les généralités qu'emploie le très honorable premier ministre ne sont pas toujours aussi vraies ni aussi dignes de foi qu'elles devraient l'être. Il accourt à la défense de son ami le ministre des Finances (M. Fielding) qui a nommé, pour le représenter aux bureaux de votation, des fonctionnaires du Gouvernement. Il dit : Oh ! mais le ministre a signé ces documents en blanc ; on doit donc l'excuser. La morale, s'il en est une, que l'on doit tirer de cet argument, c'est celle-ci : On peut commettre n'importe quel crime du moment qu'on a la précaution de se servir de documents signés en blanc. Que celui qui signe soit le ministre des Finances ou un simple individu comme moi, il est responsable ; le Parlement a adopté une résolution relative à cette question même, à la dernière session ; l'honorable ministre a eu connaissance de la discussion qui s'est développée alors, et il aurait dû prendre le plus grand soin de donner—ce qu'il semble n'avoir pas négligé de faire, cette fois-ci—des instructions défendant d'avoir recours à des moyens illégaux ; son devoir était d'empêcher les fonctionnaires du Gouvernement de prendre part à la lutte et d'agir en qualité de scrutateurs ou d'agents. S'il eût suivi cette règle, l'honorable ministre n'aurait pas été en butte à toutes les difficultés que l'on sait. Mais nous avons la déclaration du très honorable premier ministre qui constitue une apologie, ou plutôt une défense ; il prétend que le fait que ces actes sont commis par plusieurs justifie ces procédés. Qu'a dit l'honorable député de Lambton (M. Pardee) au Gouvernement ? L'un des passages les plus saisissants de son discours est celui où il s'est écrié que l'exemple de ceux qui occupent le premier rang dans la politique devait servir de leçon au peuple en général, et qu'il est du devoir de ces hommes-là de donner l'exemple d'une obéissance parfaite à la loi et d'une minutie complète en tout ce qui se rapporte à la loi. Mais ce n'est pas là ce que l'honorable ministre des Finances semble avoir fait et, pour l'excuser, mon très honorable ami invoque la raison que tous ces documents-là avaient été signés en blanc. Cette excuse ne lui permettra pas d'échapper aux conséquences de ce que la Chambre a déclaré avec l'approbation du premier ministre lui-même.

En parlant de London, il dit : Tout bien considéré, le mal n'est pas aussi grand, puisque les libéraux ont dû au dernier moment décider qu'ils devaient combattre le diable avec ses propres armes. Et ils l'ont fait au profit de l'un de leurs ministres. Après tout, quelle excuse nous présente-t-on en invoquant cette raison ? Je crois que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a traité cette question à la légère, au lieu de la discuter à fond, tel qu'il devait le faire avec ce sérieux que, j'en suis sûr, on doit exiger du premier ministre de ce pays. Ce n'est pas petites choses que les révélations qui ont été faites dans les élections de London, si l'on tient compte d'autres élections qui ont eu lieu dans le pays, et des discussions qui se sont développées dans cette Chambre et dans les comités nommés par cette dernière ; de toutes ces enquêtes il résulte un état de choses plutôt sérieux et tellement grave qu'un ministre de la Couronne s'est trouvé dans l'obligation de donner sa démission. C'est bien cela, monsieur l'Orateur, s'il a démissionné véritablement ; mais sur ce point, je ne puis me former une opinion qui me satisfasse moi-même. Celui qui doit diriger cette Chambre dit que la démission du ministre en question n'est pas dans la forme voulue, qu'elle n'est pas légale et que, par conséquent, il n'y a pas de démission. J'accepte cette conclusion. Se démettre d'un mandat est une chose, mais démissionner comme ministre est une autre chose. Admettons que mon honorable ami ait démissionné ; voici le premier ministre qui s'arroge le droit de dire qu'il ne permettra pas à l'un des membres de son cabinet de démissionner ; qu'au contraire, il lui conseillera de ne pas offrir sa démission comme ministre des Travaux publics, et, cependant, il a la démission de son collègue entre les mains ; il ne dit pas qu'il l'a soumise au Gouverneur général.

Combien de temps le premier ministre peut-il tenir le Gouverneur général, le représentant de la couronne dans l'ignorance d'une démission aussi clairement donnée par l'un de ses ministres ? Et si ce qui s'est produit a fait voir que cet homme-là n'avait pas le droit de siéger ici, à plus forte raison

cela n'est-il pas une preuve qu'il n'a pas qualité pour disposer d'un seul dollar des deniers publics, tant qu'il ne se sera pas disculpé des accusations qui pèsent sur lui. Jusqu'à ce que M. Hyman ait prouvé que sa cause est bonne, j'espère sincèrement que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ne le maintiendra pas à la tête de ce ministère, pour son propre bénéfice—sinon pour autre chose—tant qu'il ne fera pas partie de la députation. A mon sens, ce serait là la politique sage et éclairée qu'on devrait suivre.

L'honorable chef du Gouverenement s'apitoie sur moi parce que j'ai eu ou j'aurais pu avoir de durs moments avec le sous-ministre des Finances, à une époque où les excédents des recettes n'étaient pas aussi abondants qu'aujourd'hui et où les temps étaient plus difficiles. Je ne me rappelle pas ces discussions entre le sous-ministre et moi. Je n'ai certainement pas pris M. Micawber comme un modèle au point de vue des finances à l'époque dont on a parlé. Si l'honorable leader de la Chambre préfère suivre dans l'administration de son Gouvernement les méthodes de M. Micawber, s'il le choisit comme un modèle à présenter à son ministre des Finances, libre à lui de le faire ; cela explique beaucoup de choses. Le premier ministre prétend que le système Micawber est le seul qui convienne à un pays qui se développe et qui grandit comme le fait le Canada ; voilà qui expliquerait beaucoup de choses qui se sont produites dans le pays ; voilà qui jetterait un jour plutôt lugubre sur ce qui peut être encore fait.

Le très honorable premier ministre maintient que la loi est bonne; il faut, cependant, qu'elle soit appuyée sur l'opinion publique. Et voilà pourquoi, en réalité, il s'aventure jusqu'à condamner le sentiment de la population du pays qui permet des faits semblables. A nouveau, je reviens à la leçon que le proposeur de l'adresse a faite cet après-midi. Eh quoi ! On nous a dit qu'il fallait tenir compte du sentiment populaire. Parfait, mais cette opinion que le public se forme est basée sur l'exemple que nous donne le Gouvernement lui-même dont l'administration est surveillée par tous les intéressés, et qui donne le pas, s'il m'est permis de parler ainsi, au grand public. Eh ! monsieur l'Orateur, quelle est donc l'attitude du très honorable premier ministre sur cette question ? J'ai foi dans tout ce qu'on a dit sur la nécessité de rendre plus sévère la loi électorale du pays, en la basant sur des principes absolument purs et libres, si cela est possible ; dans le cas contraire, si nous ne pouvons atteindre à la perfection, tâchons de travailler à l'obtenir dans la plus grande mesure possible. Mais mon honorable ami voudra-t-il se rappeler les dix années qu'il a été au timon des affaires et se demander ce qu'il a fait pour former l'opinion publique sous le rapport de la probité, de la bonne foi, de l'honnêteté, en ce qui concerne la chose publique ? Les dix-huit années qu'il a passées dans l'opposition l'ont vu prêchant opportunément ou hors de propos l'inviolabilité du scrutin et l'honnêteté qui devraient inspirer les hommes publics du pays.

Personne ne plaçait plus haut l'idéal politique rêvé. Moi-même, je me suis trouvé subjugué quelquefois en l'entendant, ou, si je ne l'entendais pas, en lisant les discours qu'il faisait sur cette question. Eh bien, il est arrivé au pouvoir et depuis qu'il a pris les rênes de l'administration jusqu'à ce jour, je me demande quelle est la mesure sérieuse et honnête présentée par l'hon. premier ministre pour donner suite à sa détermination de maintenir l'honnêteté dans les élections au Canada.

On se rend chez un pauvre diable d'électeur et on lui fait toutes sortes de misères, parce qu'il a vendu son vote pour cinq dollars. Voici ce que l'électeur s'est dit, après raisonnement fait : Si je vais voter, je perds ma journée, ce que je ne puis faire sans rémunération. Son vote devient donc un article de commerce, ce qui est absolument condamnable, ce qui devient un acte que personne n'oserait justifier. Mais si l'électeur est traité de cette façon, que doit-on faire des gens qui occupent des positions élevées et qui achètent les votes en gros pour les vendre en détail ? Mettrons-nous fin à ce commerce de détail au moyen d'amendes et de procès ? Mais on n'empêchera donc pas la corruption qui se développe au Canada dans des proportions jusqu'alors inconnues ici? Mon très honorable ami s'est assuré l'appui de l'un des membres de cette Chambre, quand il s'agirait de voter des mesures ministérielles. Il a fait ça par un billet promisoire, ledit billet ne portant pas le chiffre de mille dollars, ce qui aurait été une somme extravagante comparée à celle de dix dollars qui semble être la ration que l'on paie aux partisans du Gouvernement, quand l'occasion se présente; mais il s'agissait dans ce cas-ci de la nomination des lieutenants-gouverneurs ou des juges pour la province de Québec. Durant deux ans, le détenteur de ce billet promissoire a siégé dans cette Chambre, donnant son appui au Gouvernement, bien qu'il différât souvent d'opinion avec le premier ministre sur les mesures que celui-ci présentait. Est-ce là un bon exemple à présenter aux électeurs du pays ? Je le répète, une crise a surgi au Nouveau-Brunswick. L'honorable premier ministre a voulu renforcer son cabinet et, pour cela, il lui a fallu trouver une place parmi ses collègues pour le premier ministre de cette province. Qu'a-t-il fait ? Il a simplement nommé un lieutenant-gouverneur, un sénateur et un fonctionnaire, et c'est grâce à cet achat, fait comme à une vente à l'enchère, qu'il a réussi dans son dessein d'accorder à cet homme une place dans son cabinet. Il s'est livré à ce genre de trafic et il a acheté cet homme-là dix mille dollars payés par le public, en lui donnant une position dans la commission des chemins de fer. Est-ce là

trafiquer ou non ? Mon très honorable ami nomme un de ses partisans à la position de juge ; un peu plus tard, il constate qu'il a besoin de lui comme organisateur dans la province de Québec ; aussitôt il rappelle ce juge auprès de lui pour lui faire abandonner sa position de magistrat, et grâce à des manœuvres relatives à l'abandon d'un siège au Sénat, l'ex-juge fait aujourd'hui partie de l'autre Chambre et se promène dans toute la province de Québec, faisant l'organisation de nos adversaires. Est-ce là trafiquer ou non ?

Aujourd'hui, il y a deux vacances au Sénat pour la province du Nouveau-Brunswick. Qui doivent les remplir ? Seraient-ce simplement ceux qui mettront de l'argent dans le gousset du premier ministre ? Les candidats à cette position doivent-ils compter exclusivement sur les services qu'ils ont rendus au parti libéral ? Sont-ce les droits constitutionnels qui protègent la représentation du pays qu'on doit maintenir ? Je le demande, au nom du Ciel, pourquoi le chef du Gouvernement n'a-t-il pas nommé ces deux sénateurs ? mais le siège de l'un est vacant depuis environ trois ans. Il désire évidemment disposer de cette position en tenant la dragée haute à ses différents partisans, pour le plus grand avantage de ces derniers, à seule fin d'obtenir de l'argent, de s'en servir pour des fins électorales.

A l'heure qu'il est, il y a une vacance, ainsi qu'on l'a dit, dans la magistrature de la Nouvelle-Ecosse. Avons-nous besoin de juges à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse ? Ceux qui seront nommés devront-ils fournir leur tribut au premier ministre ? Pourquoi cette vacance n'a-t-elle pas été remplie ? Nous ne pouvons trouver d'autres raisons que les exigences d'un parti supportant un gouvernement qui recommanderait de choisir un de ses partisans pour remplir cette position au plus grand avantage des amis dans les circonstances actuelles. Le public se préoccupe de ces questions, et l'électeur qui trafique de son vote, qui se vend pour cinq dollars, établira un parallèle entre ce commerce auquel il se livre et celui que font en gros les hommes qui tiennent les rênes du pouvoir. Il est vilain, il est outrageant que les emplois publics soient considérés par un parti comme de simples comptoirs où l'on ne s'occupe que des avantages d'un parti politique au mépris des droits constitutionnels du peuple et de son droit d'intervenir opportunément dans les affaires publiques.

Mon très honorable ami nous a mis sur nos gardes à propos de cette question relative aux élections. Voici onze ans qu'il est au pouvoir et qu'il se présente à nous en nous promettant de modifier la loi électorale. Pourquoi avoir attendu jusqu'au dernier moment ? Le besoin d'un changement semblable ne se faisait-il pas sentir depuis longtemps ? Est-ce que l'opposition, dans cette Chambre, quand elle a exposé au cours des années dernières, le scandale commis à Huron-ouest et à Brockville, n'a pas fait ressortir la nécessité de cette enquête de même que le besoin de cet amendement ? La position élevée qu'occupe mon honorable ami, en tant qu'il s'agit de ces questions, est celle d'un homme qui guide un parti dont les membres sont tous sujets à caution, mais qui refuse d'en arriver à une conclusion logique. Le défi Pritchett, qu'on a lu de ce côté-ci de la Chambre, résonnait aux oreilles de mon très honorable ami, il y a cinq ou six ans, et il a eu maintes occasions d'opérer la réforme dont il a parlé. Dans sa propre province de Québec, mon honorable ami avait eu l'exemple des Brunet et des Gallery. L'honorable chef du Gouvernement abhorre le tripotage du scrutin. A-t-on jamais saisi la Chambre de faits plus odieux que ceux qui ont été commis lors de l'élection de Brunet ?

Et quand les cours de justice, dans l'accomplissement de leurs fonctions et pour le maintien du droit, ont déclaré que celui qui avait enfreint la loi méritait une punition, mon très honorable ami a pris sur lui, en sa qualité de chef du Gouvernement, de restreindre la limite de châtiment que devait subir le criminel auquel je fais allusion, suivant la décision des tribunaux. Dans toutes ces occasions, mon honorable ami—au moins il le croit—a bénéficié de certains avantages. Son bras droit c'était la province d'Ontario, sous le gouverenement provincial précédent. Celui-ci a fait tous ses efforts pour empêcher la loi de suivre son cours, afin d'excuser les turpitudes des grits.

Aussi mon très honorable ami était-il tout puissant grâce au gouvernement provincial d'alors. Aujourd'hui, les circonstances sont changées ; les magistrats ont les mains libres et la loi peut suivre son cours. Cela démontre entièrement la vérité de ce que nous avancions et que nous avons prouvé dans cette Chambre, il y a des années et des années. Et à quel résultat en sommes-nous arrivés ? Voici : hier, on nous annonçait la démission, non pas la démission, la résignation d'un ministre de la couronne. Informez-vous, monsieur l'Orateur. Si pour des raisons de santé le chef de la députation de la Nouvelle-Ecosse n'avait pas dû se rendre dans un pays étranger, pour soigner sa maladie, aurions-nous entendu parler d'autres remaniements et replâtrages dans ce cabinet pourtant si connu et qui laisse tant à désirer ? Mon honorable ami le ministre de la Milice avait eu le soin de ne se ménager qu'un séjour passager à Boston à certaine date, alors que les microbes qu'on appelle des huissiers infestaient l'air de la Nouvelle-Ecosse. Et dans son cas on aurait pu l'assigner en justice pour avoir commis des actes illégaux dans le comté de King. N'aurait-ce pas été une autre pièce inutile dans ce grand cabinet ? Oh ! ces hasards ! On supposait qu'il s'en était produit un dans le ministère des Travaux publics, mais les pro-

cédures judiciaires qui ont eu lieu ont mis des entraves à tout cela, et les chances d'excuser tous ces faits, ne sont pas de nature à plaire à certains autres membres du cabinet.

Monsieur l'Orateur, à cette date tardive, on semble pris d'une crise de vertu relativement aux élections. Si le très honorable premier ministre ne se soucie pas de connaître mon opinion sur la corruption politique dans ce pays, je ne lui demanderai pas de l'entendre ; dans le cas contraire—cela peut être inutile, mais je veux exprimer mon avis—on me permettra de dire qu'il y a au-dessus de la loi et des procédures des cours de justice quelque chose de plus fort, c'est l'opinion publique avec laquelle on doit compter, ainsi que je l'ai dit. A mon avis, il existe une cause principale de corruption dans ce pays ; elle provient surtout du système de distribution des faveurs ministérielles qui prévaut et qui a prévalu depuis longtemps au Canada. Je crois que si nous pouvions restreindre ce système dans des limites raisonnables et saines, on aurait l'un des moyens les plus puissants pour nous aider à purifier notre atmosphère électoral, et à donner un meilleur ton et plus de force au sentiment public dans les affaires, que tout autre moyen que nous pourrions adopter.

A l'heure qu'il est, presque tous les emplois publics sont accaparés par le parti au pouvoir ; tous les subsides sont distribués de façon à favoriser les amis des ministres et à renforcer leur organisation politique. Les travaux publics du pays qui se donnent par soumission et à l'entreprise, sont presque entièrement entre les mains des amis du gouvernement au pouvoir, presque entièrement à la merci des ministres qui s'en servent pour renforcer, ainsi qu'ils le disent, leur parti. Emplois, appointements, subsides, prérogatives, tout cela est surveillé avec plus de soin de jour en jour ; on les considère comme étant l'apanage d'un parti, comme lui appartenant, comme devant servir à son maintien. Je veux faire ressortir cette idée. N'est-il pas possible, maintenant que tous ces faits ont été mis à jour, que les deux partis les connaissent parfaitement et que le peuple les désapprouve, n'est-il pas possible que cette Chambre entreprenne d'établir un système raisonnable et sain de faire disparaître tous ces maux dont j'ai parlé et qui découlent de la méthode suivie dans la distribution des faveurs ministérielles et de tout ce qui s'y rapporte ? N'est-ce pas parce qu'il y a des emplois publics, des appointements, des prérogatives, des subventions, des travaux publics, toutes ces choses dont le Gouvernement peut disposer, n'est-ce pas là ce qui encourage surtout les vampires, ce qui donne lieu à la corruption, tout cela dans le but de réaliser un bénéfice pécunier en obtenant ces faveurs ? S'il en est ainsi—et je crois que c'est bien ce qui existe—je suis convaincu qu'il est possible de trouver un système qui nous permettra de distribuer les faveurs ministérielles, en changeant presque radicalement le caractère du système suivi maintenant, par cette méthode. On pourra acheter les articles dont le pays a besoin sans l'intervention d'un partisan du Gouvernement, sans que les amis des ministres puissent réaliser des bénéfices d'une façon ou d'une autre; par cette méthode, les travaux publics seront construits sous la direction d'une commission permanente, ou d'nn bureau permanent organisé parfaitement, d'après des principes solides et non pas sur un système de faveurs. Cette méthode éliminera presque entièrement ces éléments qui causent tant d'excitation lors des élections, et qui encouragent la corruption de la vie publique, grâce à ces hommes qui cherchent ces faveurs et qui se prévalent de ces principes. Voilà ce que nous aurons l'occasion d'étudier un peu plus au long au cours de cette session, je l'espère. Je ne fais que suggérer cette réforme, à laquelle j'ai songé depuis plusieurs années et en qui j'ai foi aujourd'hui plus fermement qu'à aucune époque de ma vie politique. Nous savons tous combien les membres de cette Chambre seraient heureux d'être débarrassés de ces questions de faveurs et de tout ce qui s'y rapporte. La vie d'un député deviendrait plus agréable ; l'administration des affaires serait plus facile et, en général, la vie publique du pays ferait oublier l'absence de ce facteur par un ton plus élevé, par une force et une énergie plus grandes.

(La séance suspendue à six heures, est rèprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue, j'émettais l'idée que l'influence des membres du Parlement, et spécialement cello du Gouvernement ou de toute autre administration ne pouvait que se faire ressentir dans le pays et avoir son effet sur le corps politique ; j'ai cité plusieurs exemples de transactions qui sont bien connues de la Chambre, parce qu'elles ont été débattues ou citées ici, afin de démontrer que le peuple prend connaissance de ces transactions dont il est témoin, transactions qui sont de nature à former une opinion publique qui n'est pas basée sur les principes les plus solides ni les meilleurs. Raisonnant par parité, j'arguais que si de telles transactions qui consistaient à acheter et à vendre en gros étaient permises et s'accomplissaient, cela était de nature à conduire naturellement et facilement à la corruption individuelle l'électeur lui-même. Je crois que les exemples que j'ai cités s'imposeront à l'attention des membres de cette Chambre, du moins à une certaine partie de ces derniers, et au pays en général. Il est un fait que je pourrais avoir cité, ce que je n'ai pas fait. Je crois que le très hono-

rable premier ministre se rappellera qu'avant de prendre les rênes du pouvoir, il est intervenu certaines transactions entre lui et le chef de la province de Québec à cette époque ; une des conditions de cette entente, d'après la déclaration de M. Mercier, était que ce dernier devait assurer au leader de l'opposition d'alors, du gouvernement actuel, une majorité dans la province de Québec, et qu'en retour il devait recevoir un traitement plus favorable pour sa province. Je me rappelle que ce fait a été discuté ici il y a dix ou douze ans, et que les Débats en font mention. Eh bien, il est singulier de constater que cette promesse faite à cette époque soit encore bonne ; que ce billet promissoire va être acquitté pour le plein montant en outre des intérêts, je n'en doute pas; et que les autres provinces vont aussi jouir d'une faveur égale. Il pourrait très bien se faire que, grâce aux événements, à la pression et aux exigences des différents gouvernements provinciaux sous le rapport des recettes, il peut très bien se faire que tout cela oblige ces gouvernements à demander l'aide du gouvernement fédéral, mais, le premier ministre lui-même devra reconnaître que la base de cette demande, et que la façon dont elle a été faite reposait sur l'ancien arrangement intervenu entre M. Mercier et le premier ministre alors chef de l'opposition. J'ai aussi émis l'idée qu'on établirait une opinion publique des plus saines et des meilleures, tout à fait opposée à la corruption et au vol, si le système actuel d'accorder des faveurs gouvernementales, dans le sens large du mot, disparaissait pour faire place à une méthode plus raisonnable et plus saine.

Ce qui encourage surtout les partisans, non pas peut-être ceux qui sont de la classe la plus relevée, c'est le fait que les emplois, que les appointements, que les entreprises et que l'occasion de vendre des fournitures au Gouvernement à des prix spéciaux, et que les prérogatives diverses, etc., sont la récompense d'une campagne politique heureuse où le parti a triomphé et a obtenu le pouvoir. D'après ce principe, on entretient l'idée que ce sont là des dépouilles légitimes dues à un parti, et c'est ainsi que le meilleur gouvernement du monde en arrive graduellement et à son insu peut-être, à considérer tout cela, non pas comme étant l'apanage du peuple, devant servir à ce dernier exclusivement, mais à des fins de parti dans le but de favoriser telle ou telle section du pays ou le parti en général. C'est la lutte acharnée pour ce genre de distribution de faveurs et d'émoluments qui devient l'âme de la lutte ; et pour arriver au succès, on a recours à des moyens corrompus, inavouables et de nature à nuire à l'intérêt public. Ne pouvons-nous pas au Canada, changer ce système dont on a abusé généralement, surtout dans ces derniers temps, par une méthode qui nous permettrait d'expédier les affaires d'une façon plus parfaite et plus économique ? Ne serait-il pas possible de trouver le moyen d'opérer une réforme de nature à convaincre le peuple de ce pays que tout ce qui se fait est dans son intérêt, et non pas simplement pour l'avantage d'un parti ou des simples partisans ? A mon sens, le système consernant l'emploi des fonctionnaires du Gouvernement pourrait être basé sur le mérite des fonctionnaires qui auraient subi au préalable des examens de concours. Je ne prétends pas que ces derniers soient un criterium absolument certain pour nous indiquer quel est le meilleur candidat à telle ou telle fonction, mais toutes choses égales d'ailleurs, c'est encore le meilleur indice que nous pouvons avoir. Qu'on ajoute à cela le mérite personnel et le caractère du candidat, et alors nous pourrons nous servir de ces trois données pour décider si la personne en question mérite de remplir tel ou tel emploi ; c'est ainsi que nous aurons au service du pays les meilleurs fonctionnaires possibles. Tous les membres du Parlement, et spécialement ceux qui ont été mêlés à l'administration des affaires du pays en qualité de ministres, savent qu'un grand nombre de nominations inutiles sont faites, grâce à la pression exercée par les partisans des membres du Gouvernement qui, eux, à leur tour, s'évertuent auprès des ministres. Voilà ce qu'on pourrait éviter, de même qu'il serait possible de débarrasser l Etat d'un grand nombre de fonctionnaires qui émargent à la caisse publique, en ne retenant les services que de personnes dont on a absolument besoin pour l'expédition de la besogne, après que les fonctionnaires en question auront démontré qu'ils sont capables de remplir la position qui leur est assignée. On pourrait former une commission permanente composée des sous-ministres ou d'autres personnes rattachées aux différents ministères ; de cette façon, on n'accorderait d'emploi à personne, à moins que ces fonctions là soient absolument nécessaires, à moins qu'on n'ait demandé cette nomination. Il n'y aurait plus de favoritisme dans l'octroi de ces emplois. On ne s'en rapporterait qu'au mérite, qu'au caractère et qu'à la compétence du candidat.

On devrait suivre le même système, dans une certaine mesure, quand il s'agit d'acheter des articles devant servir aux différents départements. Le Gouvernement est un client important ; il a besoin de marchandises de tous genres, et il doit s'adresser, pour se les procurer, aux différentes parties du pays. A l'heure qu'il est, ces articles sont achetés par l'intermédiaire des amis du parti et grâce à l'influence et à la pression que ces derniers exercent, on n'observe l'économie ni dans le prix, ni dans la quantité. Si l'on pouvait établir un système qui nous permettrait de nous assurer de la nécessité des articles achetés et du prix payé, indépendamment des influences de parti, le service public nous coûterait beaucoup moins cher et nous serions débarrassés d'un

grand nombre d'affaires dont l'expédition laisse constamment à désirer. Ne pourrait-on pas établir une commission à qui l'on confierait le soin, en ce qui touche aux travaux publics, d'établir un système, afin qu'on ne soit pas simplement obligé de se plier aux sollicitations de telle ou telle partie du pays, de tel ou tel député qui se trouve dans les bonnes grâces des dieux, mais qui a besoin de deniers pour l'aider au point de vue politique ? Si les travaux publics s'exécutaient de cette façon, d'après ce système établi, si l'on n'exécutait que les ouvrages nécessaires et profitables au pays —nécessaires, parfois quoique pas toujours avantageux—le pays s'en trouverait bien. Les prérogatives publiques du pays ne dépendent pas du Gouvernement, ni ne sont administrées par lui ; elles sont à la merci des influences des amis politiques qui, sur un simple signe de la main, peuvent les accaparer ; il faudrait demander des soumissions publiques pour tous ces privilèges-là, en imposant certaines conditions, et en tâchant de réaliser sous forme de droit régalien, de subvention ou de bonus le plus de bénéfice possible.

On devrait supprimer complètement ces menées ténébreuses qui, de nos jours, permettent aux favoris du pouvoir d'accaparer les grands services d'utilité publique qui ne profitent plus dès lors qu'à ces heureux mortels. Dénuée de tout artifice, cette assertion est l'expression de ma pensée. Menée à bonne fin avec sagesse et pondération, cette suppression découragerait la corruption et la brigue et son effet se ferait promptement sentir dans la vie publique par le relèvement du niveau moral et l'épuration du sentiment populaire.

En ce qui a trait à la loi électorale, je suis d'avis que celui qui considère son droit de vote comme une marchandise, une chose qu'il peut vendre ou troquer, ne l'apprécie pas à sa juste valeur. D'où il suit naturellement qu'on devrait le priver de ce droit de vote qui n'est à ses yeux qu'un hochet et une marchandise. Il devrait y avoir une période de temps, plus ou moins longue, pendant laquelle celui qui entend brocanter son électorat serait privé de l'occasion d'exécuter son dessein. Je soumettrais au même châtiment l'achat des consciences ; le corrupteur devrait perdre ses droits politiques, en sus des autres peines que la loi permet de lui infliger.

Si ces deux prescriptions étaient incorporées dans nos statuts et rigoureusement appliquées—ce qui serait facile à l'aide d'un représentant du ministère public entièrement indépendant des deux partis—elles produiraient un changement radical dans nos mœurs politiques. Tout cela peut facilement s'accomplir, si les hommes publics du Canada veulent seulement l'entreprendre. Ce n'est pas impossible ; c'est facile, il n'y a qu'à le vouloir.

Quant au tarif, nous sommes livrés à des conjectures. Dans le discours qu'il a prononcé à Montréal et que j'ai lu attentivement, le ministre des Finances n'a pas pu entrer dans les détails, mais il a suffisamment esquissé les grandes lignes pour nous permettre d'entrevoir ce qui aura lieu. J'infère que le ministre des Finances se propose d'établir un tarif fantaisiste. Il devra agir avec une prudence extrême ; autrement, il causera des complications qui, en fin de compte, seront plus nuisibles que les autres résultats ne seront avantageux. Je ne m'oppose pas à une classification des marchandises, pourvu qu'elle soit claire et bien tranchée. Il y aura une certaine classification fantaisiste, une tentative de faire bonne figure aux différentes classes et aux divers groupes de la confédération canadienne.

J'espère que, dans le remaniement qui aura lieu, on cherchera moins à obtenir des avantages politiques qu'à rendre égale justice à toutes les parties du pays et à toutes les classes de la population. Je doute beaucoup que plusieurs modifications véritables soient faites aux droits actuels. Je crois qu'aujourd'hui la législation douanière offre autant d'importance qu'en 1879. Il est vrai que la situation est tout autre. Alors, il s'agissait de faire le premier pas dans une voie dont voulait nous détourner un puissant parti politique ; aujourd'hui, il faut raffermir les assises de la prospérité future du Canada. Du prochain remaniement dépend dans une large mesure l'avenir réservé au commerce intérieur ou extérieur de ce pays.

Tant que le tarif ne sera pas déposé, il y aura peu de commentaires à faire, mais il est certains principes assez clairs, il me semble, et sur lesquels nous pouvons tous tomber d'accord. En premier lieu, nul ministre des Finances ne saurait proposer un tarif qui contenterait ceux qui, dans chaque coin du pays, dans chaque classe de la population, entretiennent des opinions extrêmes. Celui qui l'entreprendrait aurait une tâche ardue à accomplir et aurait l'heur ou le malheur d'échouer dans sa tentative.

Il est impossible d'élaborer un tarif approprié à moins de prendre pour base l'intérêt commun de toute la population. Quelques entreprises et quelques groupes doivent subir des inconvénients momentanés qui seront atténués et compensés par le fait que toute mesure d'intérêt public profite à la longue à toutes les classes de la population. Un tel tarif sera la source de la prospérité nationale et la prospérité d'un pays rejaillit sur toutes les classes et tous les groupes. Le ministre des Finances l'a dit, nous ne voulons pas que l'Est soit en antagonisme avec l'Ouest, que l'ouvrier soit en lutte avec le patron, que l'artisan vienne en conflit avec le simple manœuvre. Tous sont des éléments essentiels de la communauté ; ils influent les uns sur les autres ; ils doivent agir de concert et la prospérité de l'un est un facteur de la prospérité universelle.

Voici un autre point important. Nul tarif n'aura d'heureux résultats s'il est établi pour les besoins du moment ; il faut tenir compte de l'avenir comme du temps actuel car, je le répète, il s'agit de créer un état de choses qui servira d'assises à la prospérité future de notre commerce intérieur et extérieur. En un mot, voici ce que j'entends : le pire principe sur lequel puisse reposer un tarif est l'opportunisme—le souci des besoins du moment. Pour être utile, un tarif doit viser au bien commun ; il ne doit pas tenir compte de l'actualité ou des besoins du lendemain mais, autant que possible, de toutes les époques à venir.

De plus, je crois qu'on ne saurait trop insister sur le respect des doctrines dans l'élaboration d'une politique douanière. Il est d'usage de faire table rase des doctrines dans la pratique et selon que les circonstances l'exigent. Le libre échangiste d'il y a quelques années était fermement convaincu que le libre échange complet était nécessaire au salut du pays. En théorie, il pouvait apporter de puissants arguments à l'appui de sa thèse. Mais, dans l'application, étant donné les changements que les temps et les circonstances opèrent, on s'aperçoit que les doctrines inflexibles sont inapplicables et qu'elles doivent subir des modifications et des atténuations. Je répugne à l'idée que le tarif doit être le résultat d'un compromis dès l'origine mais, certes, il ne saurait être assujéti à des règles rigoureuses et inflexibles et il doit se prêter aux circonstances.

Que voit-on lorsque, jetant les yeux sur l'étranger, on compare le Canada aux autres nations, ce qu'on est tenu de faire dans l'élaboration d'une politique douanière pour notre pays ? On constate que la libre concurrence n'existe pas dans le domaine du commerce international. On a beau dire, comme on l'a dit, que sous le rapport de l'intelligence, de la vigueur et, peut-être, de l'habileté, le Canadien peut rivaliser avec le citoyen de tout autre pays. On a beau dire que, mis sur un pied d'égalité avec les autres, il peut entrer en concurrence et défendre son terrain de pied ferme sans qu'il y ait lieu de craindre pour lui le résultat du conflit des intérêts. Eh bien, monsieur l'Orateur, ce résultat n'est pas à craindre, en effet, car une pareille rivalité est absolument impossible. Nul particulier, nulle compagnie ne peut, au Canada ni ailleurs, lutter à armes égales et faire face à ses concurrents sur un pied d'égalité absolue. Le secrétaire Root l'a dit récemment dans un discours, la concurrence naturelle n'existe plus ; c'est à des rivaux subventionnés qu'il faut faire face.

De nos jours, il n'y a plus d'initiative individuelle dans le commerce international. Les nations ont pris le commerce sous leur égide et les gouvernements, comme les particuliers et les compagnies marchandes prennent part au conflit des intérêts commerciaux. Les gouvernants, par l'incidence des droits, par les règlements des douanes, par les armes qu'ils fournissent à l'industrie en distribuant l'instruction technique et autrement, par les subventions sous forme de primes et par l'amélioration des moyens de transport à l'intérieur et au dehors, prennent part à la lutte commerciale et les particuliers aussi bien que les compagnies marchandes doivent tenir compte de leur intervention.

Par conséquent, notre pays doit avoir ses moyens de défense. De nos jours, le commerce est une guerre pour ainsi dire—un conflit pacifique, je l'avoue, mais dont les conséquences ultimes sont aussi importantes que l'issue des guerres véritables.

Il n'y a aucun parti au Canada qui consentirait à accorder ce que la Grange et les délégues des cultivateurs ont demandé au chef du cabinet : l'élimination du tarif canadien de tout vestige de la protection. Prêter l'oreille à cette demande, ce serait raser nos forteresses et nous livrer à la merci des nations qui mettent leur propre commerce à l'abri de puissants retranchements d'où leurs nationaux livrent assaut au commerce des pays qui n'ont guère de moyens de défense. Si j'ai raison en affirmant qu'aucun parti n'est prêt à démanteler nos forteresses, c'est aussi à juste titre que je dirais que tous les partis doivent assurer la solidité de nos remparts parce que les autres pays se retranchent davantage. Notre inaction pendant une phase de cette gigantesque lutte sur le terrain commercial, alors que les autres fourbiraient leurs armes, détruirait l'équilibre des forces et rendrait le combat encore plus inégal.

Que faut-il au Canada ? Une population et du travail. Une population industrieuse dont le labeur soit équitablement rétribué. Voilà tout ce qui manque au pays à l'heure présente. Personne ne met en doute ses ressources. Nous n'en connaissons pas encore la dixième partie ; cependant, nous en savons assez pour qu'il n'y ait pas au Canada un seul homme de bon sens qui n'ait pleine confiance dans l'immensité de nos ressources. Ce qu'il nous faut c'est une population qui les exploitera et nous ne réussirons pas à attirer ou à retenir la main-d'œuvre si les salaires et les bénéfices ne sont pas assez élevés pour l'attirer d'abord, la retenir ensuite.

Il saute aux yeux que chaque dollar valant d'articles ouvrés dans un autre pays par des étrangers et importés au Canada représente une perte égale pour les salariés canadiens, lorsqu'il est possible de fabriquer la même marchandise sur le territoire national. Il n'est pas possible qu'un pays produise tout. Aux Etats-Unis, la protection est grande ; cependant, nos voisins importent d'immenses quantités de marchandises. Il en sera toujours ainsi, mais tout ce dont les Canadiens ont besoin et qui peut se fabriquer à l'aide de nos capitaux dans

les usines du pays devrait s'y fabriquer. L'encouragement et la récompense accordés au travail devraient bénéficier au Canada. Remplacez ce dollar par des millions et cela prendra une importance énorme.

Le premier ministre qui nous a parlé de l'élan formidable imprimé à notre commerce extérieur, aurait dû faire un pas de plus et s'appesantir sur l'accroissement de nos importations d'articles fabriqués ou ouvrés en partie, et dont une grande quantité pourrait être produite au pays par nos artisans, de manière à y attirer et à y retenir l'immigration.

Je crois que les uns disent parfois que la protection n'est d'aucune utilité pour le cultivateur parce que c'est le marché étranger qui est le régulateur des prix. Or, cela est vrai et, pourtant, il y a lieu de faire de nombreuses restrictions. Le marché étranger, disons Londres, fixe les prix de vos principaux produits, mais occupons-nous d'un cultivateur ordinaire. En tenant compte de la totalité des exportations en Angleterre, il n'en est pas moins vrai que la plus grande partie de ses produits doit s'écouler au pays même. Ou ce sont des articles périssables, ou le marché le plus rapproché est d'un accès plus facile et, sans le marché national, le cultivateur ne saurait jouir de la prospérité. Je prends pour acquis que, même en augmentant nos exportations à l'étranger, en procurant les plus grandes facilités à ceux qui désirent diriger la plus grande partie de nos produits vers de nouveaux débouchés et réaliser les meilleurs bénéfices, le Canada ne jouira jamais d'une prospérité réelle et stable, si vous ne favorisez pas le placement des autres dix-neuf vingtièmes de nos productions qui doivent s'écouler au pays et dont le cours ne dépend guère du marché extérieur. Je dis donc que la protection est un bienfait pour le marché national parce qu'elle attire l'immigration, occupe les bras et remplit les bourses des travailleurs, et que le salaire de l'ouvrier lui permet d'acheter les produits du cultivateur et de la petite industrie, ce qui est un élément de la prospérité nationale.

Par conséquent, j'espère que, lorsque le tarif sera déposé, il ne manquera d'offrir un rempart puissant à notre industrie, pour lui permettre de conserver son rang parmi les autres nations. J'espère aussi qu'il fermera la porte à beaucoup d'importations d'articles ouvrés, en faveur de nos établissements et foyers industriels dont l'activité ne fera qu'augmenter.

Je caresse une autre espérance. J'espère que le ministre des Finances (M. Fielding) adhèrera à la déclaration qu'il a faite à Yarmouth et que les subventions seront supprimées dans le plus bref délai possible. Elles sont, à mes yeux, le moyen le plus pernicieux qu'on puisse imaginer de favoriser la prospérité industrielle et les progrès du pays. Ces subventions aident temporairement le particulier ou la compagnie mais, après plusieurs années, si vous les retranchez, l'industrie se retrouve au point de départ, si elle n'a pas trouvé sur le territoire national assez de protection pour lui permettre de soutenir la concurrence contre l'importation de produits semblables.

Ainsi, en dernière analyse, le moyen le plus économique, le meilleur et le seul durable, de favoriser vos propres intérêts, d'encourager l'industrie, d'assurer le bien public, c'est la protection découlant du tarif douanier. Elle vaut mieux que le paiement, à titre de primes, de grosses sommes d'argent qui font une saignée au trésor et n'ont aucun résultat durable et permanent. En tant qu'expédient, ces primes peuvent être utiles ; en tant que solution définitive, elles sont contraires aux principes de l'économie politique, et c'est plutôt une perte qu'un gain pour le pays que de vouloir encourager par ce moyen les établissements industriels.

Je constate que le discours du Trône ne mentionne pas le dépôt d'un projet de loi sur les assurances. Est-ce à dire qu'il n'y aura pas de prescriptions législatives sur ce grave sujet, cette année ? Je l'ignore, mais je le regretterais. Il y a dix mois que la commission a été créée, si je ne me trompe. Eu égard au travail qu'elle avait à faire au Canada, ses travaux devraient être terminés et elle aurait dû présenter son rapport au cabinet à la rentrée des Chambres au plus tard. De cette manière, les députés auraient pu, pendant les vacances et avant l'encombrement des affaires, prendre connaissance des dépositions et des conclusions des commissaires et prendre une décision au sujet des mesures à adopter. En l'état, ce rapport ne pourra être déposé qu'en janvier, ou peut-être, en février. Alors, au milieu des travaux de la session, il sera impossible de l'étudier et de le peser avec tout le soin que requiert la préparation d'une loi sur un sujet d'une telle importance. Je regrette que la commission n'ait pas fait diligence, soit sorti du cadre de ses attributions et n'ait pas, en diminuant les ajournements, préparé son rapport pour la rentrée des Chambres afin de permettre aux députés de peser ces questions et de prendre une décision au sujet d'un projet de loi d'une extrême importance.

Je m'unis à celui qui a proposé l'adresse (M. Pardee) pour féliciter le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) à l'occasion du 65e anniversaire de sa naissance. Parfois, on n'aime pas s'entendre rappeler la fuite des années, et j'ai cru dans le moment qu'on touchait à une corde délicate. Nous nous réjouissons de voir l'honorable premier ministre, au lendemain de son 65e anniversaire, en bonne santé et plein de vigueur.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Les résolutions soumises à la Chambre et les commentaires de ceux qui nous ont adressé la parole aujourd'hui ont trait à certains sujets dont je désire vous entretenir pendant quelques instants. Je veux aussi traiter,

mais d'une manière laconique, d'autres questions qui n'ont été soulevées ni dans l'adresse ni au cours du débat.

De l'élection de London et de la démission, ou de la prétendue démission, du ministre des Travaux publics, je n'ai qu'une chose à dire. Voici : je n'ai pas mission de réclamer l'adoption d'une loi nouvelle concernant ces questions, bien que le représentant de Toronto-nord (M. Foster) ait plaidé en faveur de certains changements dans la conduite des affaires publiques et ait indiqué les résultats qui s'ensuivraient. C'est tout au plus un palliatif qu'il recommande. Il n'y a qu'un moyen de châtier de semblables forfaits politiques ; en tenir responsables ceux en faveur desquels ils sont perpétrés. Aussi, je fais retomber la responsabilité de ce qui a eu lieu à London sur le ministre des Travaux publics (M. Hyman) et le parti libéral. De tels crimes ne se commettent pas, comme les vols avec effraction, par ceux qui en profitent ; ils sont perpétrés par des gens soudoyés par d'autres. Puisqu'il en est ainsi—comme personne ne l'ignore—ceux qui profitent de ces crimes et le parti qu'ils favorisent doivent en porter la responsabilité. Nous n'en finirons pas à moins de faire peser le poids de ces forfaits sur les épaules des véritables coupables. L'adoption de nouvelles lois ne remédiera pas au mal.

Cet après-midi, celui qui a proposé l'adresse a laissé entendre que de nouvelles prescriptions législatives sont nécessaires à cet égard. Je soutiens que l'application des lois actuelles réprimerait promptement ces crimes. Mais le cabinet, le ministre de la Justice, les jurisconsultes de la couronne refusent de soumettre aux rigueurs des lois les auteurs de ces forfaits. Autrement, les coupables iraient au pénitencier ou seraient chassés du pays, comme dans le cas de ceux qui, il y a quelques années ont voulu se servir de boîtes de scrutin truquées dans Hastings. La loi n'a pas sévi contre ces criminels ; autrement, on ne leur aurait pas permis de sortir du pays. C'est qu'alors dans l'Ontario, exerçait le pouvoir un gouvernement ami de la droite qui favorisa leur fuite. Ceux mêmes qui ont protégé l'hégire de ces transgresseurs de la loi viennent maintenant devant la Chambre et disent : Prenons nos sièges et décrétons de nouvelles lois pour réprimer ces crimes.

Non ! Appliquons les lois actuelles à ceux qui les enfreignent ; chassons de la vie publique ceux qui profitent de leurs forfaits et de nouvelles prescriptions législatives seront inutiles. Tant que nous excuserons ces crimes, tant que nous couvrirons d'éloges comme nous en avons entendus cet après-midi ceux qui en profitent, le mal subsistera. N'avons-nous pas entendu dire que, bien que ces actes soient blâmables, nous ne savions pas comment ils ont été commis ! Nous le savons, cependant. Les auteurs de ces crimes étaient à la solde de quelqu'un qui devait en profiter et celui-là doit en supporter la responsabilité. La population canadienne tient le ministre des Travaux publics responsable de ce qui s'est passé à London. Voilà pourquoi il a jugé à propos d'écrire la lettre de démission dont on a parlé hier dans cette enceinte.

M. W. F. MACLEAN.

Ce n'est pas seulement lors de la violation de la loi électorale qu'il faut rejeter la responsabilité sur qui de droit. Il se commet au Canada d'autres méfaits que la loi suffirait à réprimer. Souffrez que je vous signale des cas où les prescriptions législatives demeurent lettres mortes sans que justice soit faite.

Je m'occuperai d'abord des lois dont le ministre des Finances doit surveiller l'application. Celui-ci est à la tête du ministère qui doit veiller à la mise en vigueur des lois sur les assurances, le commerce de banque et les compagnies fiduciaires. Certains méfaits des compagnies d'assurance nous ont été dévoilés. La preuve démontre que le ministre des Finances les connaissait. Mais, a-t-il appliqué la loi, a-t-il exigé de ces compagnies la réorganisation de leurs conseils d'administration et le renvoi des coupables? Non, au lieu d'appliquer la loi, il s'est dit : Nommons une commission d'enquête et, lorsqu'elle nous aura rendu compte de ses découvertes, nous proposerons peut-être l'adoption de nouvelles prescriptions législatives. Cependant la loi actuelle offre assez de protection aux assurés, pourvu qu'on l'applique. Aussi, je tiens le cabinet et, surtout, le ministre des Finances responsables de la répétition de ces méfaits.

Si les banques canadiennes commettent des fautes, c'est au ministre des Finances que nous devons nous en prendre. Quant aux compagnies fiduciaires,—bien que la loi leur prescrive de présenter au Gouvernement un rapport annuel de l'état de leurs affaires,—lorsqu'à la dernière session, j'ai interpelé le ministre des Finances pour savoir si elles se conformaient à cette exigence, celui-ci a avoué qu'elles ne le faisaient pas. Puisqu'il en était ainsi, il aurait dû dire à ces compagnies aussi bien qu'aux compagnies d'assurance : Halte-là ! Votre permis sera annulé, si vous ne respectez pas la loi et les droits des intéressés. Ici encore, on propose comme remède une loi nouvelle. Or, tant que nous nous bornerons à décréter des lois nouvelles sans appliquer celles qui existent, il se commettra des supercheries pendant les élections et en matière d'assurances.

Je pourrais incriminer un autre département, celui du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Il dirige un grand ministère et un nombreux personnel. La commission des chemins de fer a mission de lui venir en aide, mais il est toujours responsable de l'application de la loi. Il y a deux ans je faisais remarquer à la Chambre que la loi organique de la compagnie du Grand-Tronc renferme une disposition l'obligeant à trans-

porter les voyageurs au prix de deux sous par mille. Je demandai au Gouvernement si cette disposition faisait encore partie de nos statuts. Le ministre de la Justice étant absent la question fut réservée. Un jour ou deux plus tard, le ministre des Finances entreprit de répondre. Il put seulement dire que le Gouvernement ignorait s'il existait une prescription à cet effet et qu'il faudrait un avocat pour répondre à cette question. Pourtant, le ministre des Chemins de fer devait connaître l'existence de cette loi. Si la population canadienne avait le droit de voyager sur le réseau du Grand-Tronc à raison de deux sous par mille, c'était à lui d'exiger le maintien de ce tarif. Pourtant, il ne fit rien et il fallut qu'un plaideur s'adressât à la police correctionnelle à Toronto pour revendiquer ses droits. Dieu merci ! il y a à Toronto, un tribunal de police correctionnelle où on peut obtenir justice, lorsque les autres tribunaux refusent de nous faire droit, et faire respecter la loi lorsqu'elle ne triomphe pas ailleurs. Si, des bords de l'Atlantique au rivage du Pacifique, il est un homme qui, plus que tous les autres, mérite le respect de la population du Canada, c'est le colonel Denison. Je le répète, on a laissé à l'initiative d'un plaideur le soin d'établir ses propres droits et ceux des tiers quant à ce transport au prix de deux sous par mille, bien que nous ayons un ministre des Chemins de fer aidé d'une commission qui est censé veiller au maintien des lois.

Sous d'autres rapports, nous constatons que la loi est foulée aux pieds alors que les prescriptions de nos statuts nous permettraient de réprimer le crime sous toutes ses formes. Un article du code pénal décrète que la désobéissance à une loi statutaire est un délit auquel un châtiment est attaché. Cet article seul nous permet de punir presque tous les crimes commis en ce pays.

Il existe une autre loi contre les conspirations dans le but d'entraver le commerce. Si on l'appliquait, on mettrait fin à bien des délits et des injustices. Mais, naguère lorsqu'on invoquait cette loi dans la province d'Ontario, sous le régime précédent, on ne pouvait pas obtenir le redressement de ses griefs. Un jour, au sujet de fraudes électorales, on s'adressa au procureur général de l'Ontario qui répondit : Je ne suis pas un gendarme. Ici, on semble se dire la même chose : Je ne suis pas un gendarme; je n'ai pas mission d'appliquer la loi ; qu'on me permette de prendre mon siège et de décréter de nouvelles dispositions législatives.

Mais un grand changement s'est opéré, et c'est ce que je veux établir clairement ce soir. Un grand changement s'est opéré au Canada grâce à l'entrée sur la scène politique d'un nouveau ministère dans la province d'Ontario. Or, chose surprenante à cet égard, lorsque le cabinet fédéral, le Gouvernement que nous avons à Ottawa refuse de redresser les griefs de la population, il existe dans les provinces une autorité souveraine qui peut les redresser et qui le fera. C'est parce qu'il y a, dans la province d'Ontario un procureur général qui a eu le courage de lever le voile qui cachait les crimes commis dans London, que la vérité a été mise en lumière. Nous savons aujourd'hui comment nos adversaires ont obtenu la victoire lors de l'élection de London, il y a deux ans.

Non seulement le peuple a découvert que les provinces, dans l'exercice de leur souveraineté, peuvent redresser et supprimer plusieurs des griefs existants, mais si la droite refusait de réglementer les voies ferrées et de les soumettre au joug de la loi, les provinces ont le pouvoir de les contraindre au respect des dispositions statutaires. De nos jours, le principal grief de la population c'est l'injustice des tarifs de transport. Ce n'est pas la loi douanière, mais le prix du transport des voyageurs et des marchandises entre l'Atlantique et le Pacifique, qui paralyse les progrès de ce pays. Si les chemins de fer refusent de traiter la population avec justice, s'ils continuent à maintenir des tarifs iniques et si le Gouvernement n'apporte pas remède à la situation, les provinces ont trouvé un moyen d'obtenir ce résultat. Elles ont, grâce au droit de prélever des impôts, le moyen de faire respecter toutes les lois. D'une manière ou d'une autre, elles peuvent avoir la haute main sur les chemins de fer et les grandes compagnies et les obliger à rendre justice.

Le gouvernement fédéral s'est révélé l'allié de la compagnie de téléphone Bell au Canada ; il lui a aidé à augmenter considérablement son capital, ce qui permet à la compagnie de combattre le projet de la nationalisation des téléphones. Pourtant, si le présent Gouvernement juge à propos de devenir l'allié de ces puissantes compagnies, les provinces ont le pouvoir de mettre la population à l'abri de ces monopoles. La province d'Ontario a trouvé un moyen d'établir un chemin de fer national qui lui appartient, d'avoir ses propres réseaux téléphoniques et télégraphiques, ce qui lui permet de soulager grandement ses habitants.

Si la population de cette province juge à propos de nationaliser et de s'approprier la grande artère navigable de la rivière Niagara, en réglementant la distribution de l'énergie hydraulique et en mettant celle-ci au service des voies ferrées à des conditions arrêtées d'avance, elle pourra régler les tarifs à son gré.

Bien qu'on m'ait parfois reproché dans cette enceinte de prêcher l'union législative, je me réjouis d'apprendre que le peuple, s'il ne peut pas obtenir le redressement de ses griefs par suite du refus du Gouvernement d'appliquer la loi, les provinces elles-mêmes peuvent remédier à bien des injustices dont souffre la population. Par conséquent, j'en viens à la conclusion que la droite ne fait que parler pour la galerie lorsqu'elle vient ici nous dire : Décrétons une loi en ce sens-ci ou en ce sens-là.

Que le Gouvernement respecte la loi que nous avons aujourd'hui, qu'il la mette en vigueur, qu'il fasse observer cet article du code criminel punissant tous ceux qui désobéiront à la loi et nous verrons bientôt toutes les lois du pays respectées. Il y a des membres de compagnies d'assurance et d'autres compagnies qui ont violé le code criminel, mais en cinq minutes on pourrait le leur faire respecter si on le voulait. Il serait facile d'y arriver de plusieurs manières, mais nous avons un Gouvernement qui dit : nous ne sommes pas des constables ; nous ne sommes pas responsables de l'observation de la loi ; nous ne savons pas comment la faire observer, et conséquemment, nous allons faire une autre loi plus étendue afin de remédier aux maux qu'on a signalés.

Je suis plus que désappointé de ne voir dans le discours du trône aucun avis des intentions du Gouvernement concernant le service des téléphones et des télégraphes dans ce pays. Je crois que la population en général verrait d'un bon œil le Gouvernement prendre possession de ces deux grands services publics, et les réunir au service des postes. Mais au lieu d'agir ainsi, le Gouvernement laisse les choses dans le *statu quo* et que voyons-nous ? Le résultat est que nous voyons aujourd'hui deux grandes compagnies de chemins de fer dans la province d'Ontario se liguer pour rendre inutile la ligne télégraphique du chemin de fer provincial qui va de North-Bay à la baie d'Hudson. Les messages expédiés par cette ligne sont retardés sans nécessité de la même manière que la compagnie de téléphone Bell retarde les messages des compagnies télégraphiques rivales. Les compagnies Great North-west Telegraph et le Canadien-Pacifique disent à la compagnie de télégraphe provinciale : vendez-nous votre ligne et nous ferons des affaires avec vous. Et parce que la compagnie provinciale ne veut pas vendre, ces deux compagnies retardent autant qu'elles le peuvent les messages de la compagne provinciale et lui refusent la communication. Ces deux grandes compagnies auxquelles le parlement fédéral a accordé des chartes, croient devoir, pour atteindre leurs fins, refuser d'accorder une correspondance téléphonique directe à la compagnie provinciale, et la quantité énorme de télégrammes d'affaires qui s'échangent entre Cobalt et Toronto et Cobalt et New-York est injustement retardée. Nous avons dans les statuts une bonne loi qui oblige ces compagnies à faire l'échange des messages. Il se construit présentement dans l'Ontario une troisième ligne télégraphique desservant le Canadian-Northern ; je supose qu'on fera la même chose dans le Nord-Ouest et que nous aurons dans le pays trois lignes de télégraphe en existence. Mais, seront-elles exploitées dans l'intérêt du peuple ? Non, ces trois compagnies se ligueront ensemble, elles refuseront d'échanger les messages, elles en doubleront le prix là où la chose leur sera possible, et exigeront des prix exorbitants de leurs clients.

J'ai par deux fois visité le Nord-Ouest, et j'y ai constaté que le plus grand monopole était celui des télégraphes. La compagnie de télégraphe du chemin de fer du Canadien Pacifique fait payer un dollar pour un télégramme de dix mots envoyé de tout endroit, je crois situé à l'ouest de Swift-Current, à une localité quelconque de l'est ; le prix est le même pour une distance de deux mille ou trois mille milles ou pour une plus longue distance possible. Cela n'est pas juste ; cette inégalité devrait être abolie, et le Gouvernement devrait doter le pays d'un service télégraphique semblable à celui qui existe en Angleterre et en Europe, chose qui ne peut se faire que si le Gouvernement se substitue aux compagnies télégraphiques. Je m'attendais à ce que l'on nous promettrait une législation dans ce sens pendant la présente session, mais nous n'en voyons aucun signe. Au contraire, le Gouvernement paraît s'être fait l'allié de ces monopoles téléphoniques et télégraphiques, et il ne veut pas exercer les fonctions qui lui sont propres pour remplir le devoir qui a été rempli par tous les gouvernements européens lorsqu'ils ont pris possession des lignes de télégraphe et de téléphone et ont donné par le fait à la population de ces pays le service le meilleur marché possible.

J'ai parlé il y a un instant de Cobalt, et je veux dire à ce sujet un mot concernant le tarif. Dans quelques jours la Chambre sera engagée dans la discussion du tarif. Pendant la session dernière nous avons eu à discuter une question qui se rapportait au tarif, dans la proposition de l'ex-ministre de la Justice concernant l'exploitation de l'exportation de l'électricité. Comme politique nationale, j'ai toujours été en faveur d'une imposition de droits d'exportation sur certaines choses, et si j'étais libre de faire ce que je veux, je ferais une loi défendant toute exportation d'énergie électrique développée aux chutes Niagara dans un pays étranger, même si ce pays était notre voisin. Je conserverais cette énergie dans notre pays.

Le ministre de la Justice du jour proposa à la dernière session de permettre à toutes les compagnies alors en existence d'exporter de l'énergie électrique aux Etats-Unis, afin de les aider à exploiter leurs chemins de fer et leurs usines et à éclairer leurs maisons. Le Gouvernement devrait faire une loi décrétant que toute l'énergie électrique produite dans le Canada devrait être utilisée dans notre pays. On devrait l'employer à la place de charbon que nous n'avons pas dans l'Ontario, et si l'on n'en prohibe pas l'exportation, on s'apercevra que les Américains auront tous les bénéfices de notre énergie électrique. En effet, une dé-

putation se trouvait hier à Washington pour demander au gouvernement américain de permettre l'importation de 100,000 forces de chevaux électriques produites sur le côté canadien.

De ce sujet, je veux passer maintenant à ce qui a lieu à Cobalt, à Sudbury et dans la partie nord d'Ontario généralement. Nous avons à Sudbury les plus grandes mines de nickel qu'il y ait au monde et d'immenses dépôts de cuivre. La loi actuelle permet que ce cuivre et ce nickel soient exportés à l'état brut, lorsqu'elle devrait décréter que ces métaux seront fondus et affinés dans notre pays. Nous permettons qu'on les exporte aux Etats-Unis, ce qui donne de l'emploi aux ouvriers américains et de grands profits aux capitalistes de l'autre côté de la frontière. Il devrait y avoir un impôt d'exportation de quelque sorte sur ces métaux. On a prétendu qu'on ne pouvait pas imposer de droits de ce genre sur le nickel, cependant, je n'ai pu rien découvrir pour justifier cete prétention. Mais il y a autre chose, et j'arrive à Cobalt. Les mines d'argent que l'on a découvertes à Cobalt sont les plus considérables qui existent. Ce fait est admis par les plus grands minéralogistes du monde. Mais que voit-on ? Parce qu'on n'a pas imposé de droits d'exportation sur le minerai d'argent qui sort du pays ; parce qu'on ne nous a jamais donné d'encouragement suffisant au moyen d'une politique nationale favorisant l'établissement de hauts fourneaux dans notre propre pays, on expédie aux hauts-fourneaux des Etats-Unis des wagons chargés de minerai d'argent valant $60,000 chaque. C'est de cette manière que les Canadiens perdent le bénéfice de leurs mines d'argent. Nos mineurs ont perdu courage. Ils ont été les découvreurs de ces mines ; ils ont fait faire l'essai du minerai, mais ils ont rencontré la difficulté de le faire fondre et ils ont toujours soupçonné qu'ils ne recevaient pas des hauts-fourneaux américains tout le revenu en argent auquel ils ont droit. La fonte de l'argent est aujourd'hui aux Etats-Unis une industrie considérable, et un des plus grands monopoles qui existent au monde. Ce monopole est le maître de cette industrie aux Etats-Unis, spécialement de la fonte de l'argent, et le résultat sera que si nous n'avons pas une politique nationale qui empêchera l'exportation de notre minerai et forcera à construire des hauts fourneaux dans notre pays, les Américains et spécialement ce grand syndicat de fondeurs d'argent seront les maîtres véritables des mines d'argent d'Ontario, et les ouvriers canadiens n'auront que le salaire de leur journée. Je dis donc que nous devrions avoir une loi prohibant l'exportation de notre énergie électrique et des produits de nos mines de cuivre, de nickel et d'argent, afin de rendre nécessaire l'établissement de hauts fourneaux dans notre propre pays. Cependant, le discours du trône ne fait aucune mention de cette question. A maintes reprises, l'attention du ministre des Finances a été appelée sur ce sujet, et je lui dis que le pays est aujourd'hui d'opinion que le temps est arrivé où nous devons changer notre politique et imposer des droits d'exportation et décréter d'autres règlements rendant obligatoire l'exécution de ces travaux dans le pays. Ainsi que je l'ai dit auparavant, si nous n'agissons pas, les Américains deviendront les maîtres de nos mines d'argent: ils seront les maîtres de l'énergie électrique que nous développons dans ce pays; nos mines de nickel et de cuivre leur appartiendront et nous serons leurs esclaves.

Mais il y a autre chose. Nous continuons à exporter notre bois de pulpe. Nous devrions le garder au pays. Nous ne devrions pas permettre qu'on l'exporte aux Etats-Unis. Le papier devrait être fabriqué dans notre pays. Mais revenons pour un instant à la question d'argent. Je veux appeler l'attention du ministre des Finances sur le fait qu'on a aujourd'hui la certitude que l'Amérique est probablement le pays qui produisait la plus grande quantité d'argent, mais le Canada promet d'être à la tête de tous. La production de nos mines dépassera celle de tous les autres pays. On peut dire la même chose des Etats-Unis et du Mexique, et un fait étrange est en dépit de cela l'augmentation de la valeur de l'argent sur les marchés du monde. On prédit que l'argent vaudra bientôt un dollar l'once. Dans ce cas il sera du devoir des trois gouvernements du Canada, des Etats-Unis et du Mexique de s'entendre sur une politique continentale au sujet de cette grande richesse nationale, et j'espère qu'alors le jour arrivera probablement où l'argent sera avec l'or l'étalon de la valeur et non pas l'or seulement. Il y a là une grande question économique que le ministre des Finances doit étudier. Le gouvernement du Mexique a l'œil ouvert et s'en occupe. Il a eu une conférence avec le gouvernement des Etats-Unis, et vu les grandes découvertes d'argent dans notre pays, je saisis cette occasion d'appeler l'attention du ministre des Finances sur ce sujet et j'espère que dans la préparation de sa politique nationale il tiendra compte de ces faits. J'espère qu'il considérera que les Canadiens doivent être les maîtres et propriétaires de ces choses qui sont nécessaires à la vie de la nation, que l'exploitation de ces richesses doit être faite entièrement par les Canadiens, et que la grande partie de nos produits doit être conservée dans notre pays. Jusqu'à présent, on a fait preuve de négligence à cet égard. Les Américains retirent les bénéfices de toutes ces choses simplement parce que nous n'avons pas de politique nationale. Je me rappelle qu'on a dit dans cette Chambre que la production du fer au Canada ne fournirait pas suffisamment d'ouvrage à un fourneau. Or, nous voyons quelle est aujourd'hui la production du fer et de l'acier dans notre pays et elle promet d'augmenter encore beaucoup. On verra la même chose au sujet du nickel, du

cuivre et de l'argent si nous nous décidons à adopter une politique nationale concernant ces produits miniers. Prenons seulement la question du cuivre. Je crois qu'il est constaté aujourd'hui que certaines compagnies de télégraphe et de téléphone ne peuvent pas construire leur ligne parce qu'il leur est impossible d'obtenir la qualité convenable de fil de cuivre. Nous sommes à la merci du grand monopole de fil de cuivre des Etats-Unis, tandis que si nous avions une politique nationale qui permettrait la production de ces choses dans notre pays, au lieu de laisser exporter notre minerai de cuivre et les autres produits de nos mines, nous serions indépendants de toutes les nations qui nous entourent.

Je saisis cette première occasion qui s'offre à moi de dire à l'honorable premier ministre que la défense qu'il a faite cet après-midi des scandales de la ville de London, savoir que le Parlement serait appelé à faire une loi à ce sujet, n'est pas suffisant. C'est le devoir du Gouvernement de mettre les lois en vigueur pour protéger la population du pays, et il ne peut les mettre en vigueur qu'en exigeant que celui qui a profité des crimes commis à London, sorte de la vie politique. Ces crimes ont été commis dans l'intérêt de l'honorable ministre des Travaux publics. Ils ont été commis pour sauver le parti libéral pendant une crise. L'ordre a été donné qu'à n'importe quel prix, il fallait que cette circonscription de London approuvât le bill d'autonomie. On a à dessein, j'en ai la conviction, refusé aux nouvelles provinces les moyens de contester les élections et la population de ces provinces n'avait aucun recours contre les actes corrupteurs et criminels connus pendant les élections. La même chose qui a eu lieu à London s'est produite dans les provinces de l'Ouest qui n'avaient aucun remède à leur disposition contre ce mal. Le Gouvernement avait besoin d'une approbation quelconque venant de la province d'Ontario et on a dit donné que, quel qu'en fût le prix, l'élection de London devait être gagnée afin de justifier le bill d'autonomie, et c'est pourquoi ces crimes ont été commis. Ce ne sont pas les auteurs de ces crimes que le pays tiendra responsables; mais ceux qui en ont profité.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots au sujet de ce que je considère une omission dans le discours du trône. Je serai très bref. Ce qui m'encourage à parler ce soir ce sont les paroles que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a prononcées pour affirmer que l'on devrait accorder la première place aux intérêts agricoles du pays.

Je suis aussi encouragé par la déclaration de l'honorable premier ministre qui nous a dit que le Gouvernement ne se contentait pas du rôle de la mouche du coche, ce qui veut dire, je suppose, que le Gouvernement peut s'il le veut, faire quelque chose pour les agriculteurs de l'Ontario. La question dont je veux parler et dont il n'est pas fait mention dans le discours du trône est celle de l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour la protection et la conservation des produits périssables de la ferme pendant leur transport sur les marchés du monde. Il y a déjà près de deux ans que j'ai appelé l'attention de la Chambre sur la nécessité de l'établissement d'un service complet et effectif d'entrepôts frigorifiques propres à protéger les produits de la ferme contre les variations de la température dans les anciens districts agricoles de l'est du Canada. Je n'ai pas parlé de cette question pendant la dernière session, parce que je croyais que même un gouvernement libéral pourrait peut-être se décider à agir d'une manière conservatrice dans une entreprise qui nécessite une dépense importante d'argent. Mais lorsque je constate que cette année, au commencement de la troisième session de ce Parlement, aucune mention n'est faite de cette question dans le discours de Son Excellence, je crois que j'ai parfaitement le droit d'appeler dès maintenant l'attention du Gouvernement sur le sujet. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il n'y a pas de temps à perdre. Lorsque j'ai parlé de ce sujet dans la Chambre il y a deux ans, j'ai fait observer que l'est du pays ne pouvait pas soutenir la concurrence des terres gratuites et fertiles de l'Ouest, de sa production de grain énorme, et de l'élevage des bestiaux à bon marché dans les ranches. J'ai fait remarquer que le résultat naturel de tout cela était que les cultivateurs des provinces de l'Est se voyaient obligés de se consacrer de plus en plus à la fabrication du beurre et du fromage, à la culture des fruits et des tomates, à l'élevage de la volaille, etc. Les conditions n'ont pas été améliorées dans les anciens districts d'Ontario pendant les deux dernières années. Au contraire, la situation est devenue plus difficile. Nous sommes heureux certainement d'apprendre que l'Ouest progresse, mais nous savons aussi que l'Ouest nous enlève le meilleur de notre sang ; il nous enlève nos jeunes gens et nos citoyens les plus énergiques qui emportent avec eux des centaines de mille dollars qu'ils placent là-bas dans les entreprises agricoles.

En présence de ces faits, il est absolument nécessaire d'agir. Les terres agricoles de l'est n'ont plus leur ancienne fertilité, et dans la concurrence que leur font les terres à bon marché de l'ouest, elles subissent une dépréciation très rapide en valeur. Elles sont difficiles à vendre ; souvent il faut les hypothéquer pour aider les fils à aller s'établir dans l'ouest, tandis que les vieillards, les femmes, les garçons et les filles restent sur l'ancienne terre pour payer les dettes. L'industrie agricole dans l'est ne peut plus être conduite d'après les anciennes méthodes. Ceux qui restent sur la

terre ne sont pas aussi forts que ceux qui partent pour l'ouest ; la main-d'œuvre est rare et coûte cher, et conséquemment les cultivateurs de l'est sont obligés de porter de plus en plus leur attention vers la culture des produits que j'ai mentionnés, parce que, bien que cette culture demande plus de soins, elle ne demande pas autant de force. Mais nos cultivateurs cependant sont dans cette situation défavorable qu'ils ne peuvent pas transporter leurs produits périssables sur les marchés du monde en bonne condition. Ils ne peuvent faire concurrence aux cultivateurs des autres pays mieux situés que nous. Nos cultivateurs d'Ontario ont dû construire des étables solides et confortables pour l'engraissement des animaux de race destinés au marché anglais ; mais aujourd'hui, il y a d'autres besoins, et comme les éleveurs ne peuvent pas y subvenir eux-mêmes, ils s'adressent au Gouvernement. J'espère que dans ces circonstances, le Gouvernement respectera la promesse donnée par le premier ministre cet après-midi, et qu'il ne se contentera pas de remplir le rôle de la mouche du coche. Il doit y avoir moyen de faire quelque chose pour subvenir à ces besoins nouveaux. L'est a fait beaucoup pour l'ouest et je suis bien certain que l'ouest serait heureux de faire quelque chose pour l'est. Les gouvernements du Danemark, de la Nouvelle-Zélande et d'autres pays ont virtuellement sauvé leurs cultivateurs de la ruine en prenant à leur charge des questions comme celle-ci. Le Danemark, après sa guerre avec l'Allemagne, dans laquelle il avait perdu deux de ses grandes provinces, a réellement sauvé son existence nationale en protégeant les intérêts de l'agriculture dans son territoire diminué et en aidant aux cultivateurs à placer leur beurre, leur bacon et leur fromage sur le marché anglais en de si excellentes conditions que, depuis près de trente ans, ce pays conserve la première place, et s'est assuré la clientèle des consommateurs de produits de première classe. Le gouvernement canadien devrait aider les cultivateurs de l'est du pays à faire parvenir leurs produits périssables sur les marchés du monde sous une forme aussi attrayante que possible. On y ariverait en établissant un service complet et effectif d'entrepôts frigorifiques scientifiquement construits. Par entrepôts de ce genre, je n'entends pas une simple glacière ou une baraque entourée de glace, mais un entrepôt régulièrement et scientifiquement construit, à plusieurs compartiments, dans chacun desquels on pourrait régulariser séparément la température d'une manière scientifique et exacte au moyen de réfrigérateurs mécaniques, d'après un système semblable à celui en usage dans les pays chauds où l'on fabrique la glace.

Les fruits et les poissons ne demandent pas tous la même température et conséquemment devraient être placés dans des compartiments séparés. Les fruits qui viennent d'être cueillis contiennent une certaine quantité de chaleur et conséquemment devraient être placés à part et soumis à une température différente de celle qu'il leur faudra plus tard. Il en est ainsi des autres produits qui ne doivent pas être tous traités d'une manière semblable. Un entrepôt bien construit devrait répondre à tous ces besoins. Ces entrepôts devraient être placés à des gares de chemins de fer dans tous les dictricts agricoles où il en est besoin. Les cultivateurs pourraient alors cueillir les tomates, les fruits, ou autres produits durant la chaleur du jour, et les transporter pendant la fraîcheur de la nuit à l'entrepôt frigorifique le plus proche. On les y conserverait dans une température convenable, réglée scientifiquement jusqu'à ce qu'on les mette dans le wagon frigorifique pour être transporté à un port de mer ou à toute autre destination. A chaque port de mer il devrait y avoir aussi un entrepôt froid où les produits périssables pourraient être conservés jusqu'à ce qu'on les transborde dans les compartiments froids du paquebot océanique, ces paquebots devraient avoir pendant la traversée une réfrigération mécanique ; puis lorsque les produits arriveraient en Angleterre ou à un autre endroit, on devrait les déposer dans un entrepôt froid canadien, où on les garderait jusqu'à ce qu'ils soient vendus aux commerçants de l'endroit auxquels on devrait enseigner avec soin comment conserver ces articles jusqu'à ce qu'ils les vendent à leurs clients. De cette façon, il y aurait une chaîne continue d'entrepôts froids pour les produits depuis le moment où ils sortent des mains du producteur jusqu'à celui où ils sont déposés sur la table du consommateur.

On dira peut-être que l'établissement d'un système d'entrepôts tel que celui que je propose coûtera beaucoup d'argent. Il n'y a aucun doute à ce sujet. On estime qu'il faudrait dépenser cinq ou six millions de dollars ou probablement tout l'excédent d'une année. Mais les cultivateurs et les pêcheurs du Canada méritent certainement que l'on fasse cette dépense. Plus que cela, je crois que l'on pourrait démontrer qu'un système d'entrepôts froids comme celui que je décris donnerait des revenus suffisants, non-seulement pour couvrir les frais d'administration et s'il était nécessaire, l'intérêt sûr l'argent placé dans l'entreprise, mais mettrait en outre 30 à 50 millions de dollars tous les ans dans les poches des cultivateurs et des pêcheurs du Canada, argent qu'ils ne pourraient obtenir autrement. Prenons pour exemple une meule de fromage de 80 livres. Si ce fromage est traité dans une chambre de maturation froide, au lieu d'être déposé pour le séchage sur une tablette ordinaire dans la fabrique, il pèsera, au temps de la vente de deux à quatre livres de plus. Mettons deux livres seulement à 10 cents la livre, cela fait 20 cents, soit une somme équivalante à un quart de centin par livre de plus pour toute la meule. Mais ce n'est

pas tout. Le fromage qui a été préparé de cette manière a, lorsqu'il arrive sur le marché anglais, une bien meilleure apparence et plus de saveur. Il paraît plus gras, moins sec, ne s'émiette pas, et conséquemment se vend à des consommateurs plus riches. Le résultat est qu'il rapporte un centin ou deux de plus par livre. Nous devons conclure alors que si notre fromage canadien était préparé et traité entièrement dans de chambres de maturation froides il se vendrait au moins un centin et quart de plus par livre qu'il ne se vend aujourd'hui.

Pour cela il ne faut pas que le fromage soit placé et transporté pendant une journée dans un compartiment froid et le jour suivant mis dans une place chaude, et *vice versa*. Cela le ferait sûrir. Mais lorsque nous considérons que nous exportons pour environ 24 millions de dollars de fromage chaque année, et que 1¼ cent de plus par livre représenterait une somme de trois millions de dollars distribuée parmi les cultivateurs du Canada, nous pouvons nous faire une idée des bénéfices que le pays retirerait. A part cela, le fromage traité dans les chambres froides de maturation serait de meilleure qualité pour la consommation locale et se vendrait aussi à un meilleur prix.

Considérons maintenant ce que nos cultivateurs et nos beurriers gagneraient si nous avions un service réellement complet d'entrepôts frigorifiques pour le transport du beurre. Le beurrier ou le cultivateur expédie généralement son beurre à une gare de chemin de fer où on le place dans un hangar au milieu d'autres articles et produits exhalant toute sortes d'odeurs. Souvent ce beurre reste des jours et des semaines dans une température de 60 à 80 degrés. Quelquefois on le place sur la plateforme de la gare où on le laisse exposé aux rayons du soleil jusqu'à ce qu'on l'expédie à un port de mer. Autrefois les wagons étaient trop chauffés, mais grâce à notre ministre de l'Agriculture on a maintenant des wagons glacières, et je ferai remarquer à la Chambre que depuis cette amélioration, le prix de notre beurre a augmenté. Mais il arrive souvent que lorsque le beurre est rendu aux ports de mer on le laisse sur le quai ou bien on le met dans un hangar jusqu'à ce qu'on le transporte dans le prétendu compartiment froid du steamer, dont les indications thermométriques nous montrent que même dans ces compartiments la température s'élève souvent à 65 ou 70 degrés. Le beurre est exposé aux mêmes traitements lorsqu'il arrive à Liverpool, et aux différents points d'arrêt jusqu'à ce qu'enfin il atteigne la table du consommateur. Je n'ai pas besoin de dire que dans ces conditions notre beurre ne peut pas atteindre le plus haut prix ni être acheté par les clients les plus à l'aise. Le peuple anglais est très particulier au sujet de sa nourriture. Ceux qui ont les moyens n'achètent que les mets les meilleurs. Sachant cela, et nous guidant d'après l'expérience de la Nouvelle-Zélande, du Danemark et des autres pays qui ont établi les transports frigorifiques, nous devons conclure que notre beurre se vendrait au moins cinq centins par livre de plus qu'il se vend aujourd'hui s'il pouvait être livré aux consommateurs anglais avec toute la saveur et la fraîcheur qu'il a lorsqu'il sort des mains du beurrier canadien. Or, cinq centins la livre sur tout le beurre produit au pays représenteraient quelques millions de plus pour nos cultivateurs canadiens. En outre, si nous pouvions aussi exporter notre bœuf en Angleterre dans des compartiments froids au lieu de l'exporter sur pied, le cultivateur canadien en recevrait de grands bénéfices. Tant que l'embargo subsistera, le Canada sera placé dans une position très désavantageuse en Angleterre parce qu'on est obligé de l'abattre aussitôt après le débarquement. Non seulement les bestiaux perdent en poids pendant la traversée, mais il faut aussi les nourrir, les abreuver et en avoir soin. Si la traversée est rude, le bétail arrive à destination tout meurtri et dans un état d'épuisement qui fait qu'il ne donne pas d'aussi bonne viande. Les cultivateurs savent parfaitement que lorsqu'ils tuent un cochon, si celui-ci s'échappe et s'épuise dans une course folle avant de recevoir la mort, la viande sera de qualité inférieure. Elle sera d'une couleur plus noire et se gardera plus difficilement.

Le fait que les règlements de l'embargo défendent de garder les animaux vivants à leur arrivée en Angleterre, et l'obligation dans laquelle on se trouve quelquefois d'abattre deux ou trois chargements de bœufs en même temps et au même port, non seulement ont pour effet de faire baisser considérablement le prix de ce bœuf, mais rendent aussi la vente incertaine.

Le lard que nous préparons au Canada rapporte beaucoup plus aux cultivateurs par livre sur le marché anglais que notre bœuf, simplement parce que nous abattons nos porcs dans le pays et que nous en préparons la viande qui peut être conservée ici ou en Angleterre jusqu'à ce que l'on en ait besoin sur le marché. Aux Etats-Unis, Swift et Armour sont devenus multi-millionnaires en transportant leurs viandes dans des glacières. Pour mener à bonne fin ce projet il faudrait que le Gouvernement établît des abattoirs semblables à ceux qui existent en Nouvelle-Zélande. Dans ce cas, nous pourrions abattre nos bêtes à cornes dans notre pays, nous donnerions de l'emploi à notre population qui en recevrait ainsi des bénéfices. Aujourd'hui, le transport d'une livre de bœuf sur le marché anglais coûte deux centins, tandis que l'on estime que ce transport pourrait être fait pour un quart de centin la livre si nous avions des entrepôts à froid. Cela représenterait un profit clair d'un centin et trois quarts par livre

pour notre bœuf. Il résulte de cela que si nous avions un service parfait d'entrepôts à froid, non-seulement nos viandes pourraient atteindre le marché anglais en bonne condition, mais elles pourraient être conservées jusqu'à ce qu'elles soient demandées et obtiendraient ainsi un meilleur prix. Le marché serait délivré de sa présente incertitude et nos cultivateurs recevraient au moins huit à douze dollars de plus par tête de bétail qu'ils reçoivent aujourd'hui.

Les transports par système d'entrepôts et de wagons frigorifiques permettraient aussi à nos cultivateurs de faire beaucoup d'argent dans l'élevage des volailles. L'Anglais est friand de poulets et serait heureux d'acheter tout ce que nous pourrions lui en vendre. Il nous en paierait un bon prix si nous pouvions établir un marché permanent et l'approvisionner tout le long de l'année. Aujourd'hui, avec des incubateurs, des couveuses, des compartiments froids, de la nourriture à bon marché et un climat très convenable, le cultivateur canadien devrait être en mesure de soutenir la concurrence contre l'univers entier. Les entrepôts froids ne feraient pas seulement qu'augmenter de 5 à 6 cents la livre le prix de nos volailles, mais ils devraient nous aider à en exporter dix ou vingt fois plus que nous n'en exportons aujourd'hui; et un poulailler établi dans les conditions que je disais plus haut serait un excellent complément à la culture fruitière et laitière sur une ferme. Le transport à froid permettrait à nos cultivateurs de réaliser de grands profits avec les fruits qu'aujourd'hui ils donnent à manger à leurs porcs ou à leurs bestiaux ou qu'ils laissent pourrir sur le sol. Nous avons un marché presque illimité pour les fruits. Le marché européen recevra tous les fruits sains que nous pourrons lui envoyer. Nous avons aussi un marché très étendu dans notre pays et qui le deviendra encore plus. Le Nouvel Ontario et le nord de Québec seront bientôt remplis d'une population minière immense qui devra s'approvisionner de fruits dans les parties les plus anciennes du Canada. Le Nord-Ouest, pays comparativement sans fruits, sera vite la patrie d'une population immense et prospère. Les colons de cette contrée regardent déjà d'un œil de convoitise les vergers et les jardins futurs du vieux Canada.

Il leur faut abondance de bons fruits, quelle qu'en soit la valeur, car ils ont l'argent voulu et ne regardent pas à payer le prix. L'été dernier, j'ai payé, dans la Saschewan, 10 cents la livre pour les premières pommes, soit à raison de $6.00 le boisseau. Je demandai au marchand ce qu'il les avait payées et il répondit qu'elles lui coûtaient $2.50 le boisseau. Deux semaines plus tard, de retour dans l'Ontario, je vis des centaines, j'oserais dire des milliers de boisseaux de ces pommes précoces déjà trop mûries par le soleil d'été et qui tombaient des arbres sur le sol pour y pourrir. Si nous avions eu des moyens suffisants de transport à froid, ces pommes auraient dû valoir au moins $2 par boisseau sur l'arbre et l'expédition aurait coûté 50 cents, soit environ $1.50 sur la branche. La production des pommes canadiennes est de 53,000,000 de boisseaux par année, mais nous n'en exportons que 5,000,000 de boisseaux et les cultivateurs n'en reçoivent pas $1 par boisseau ; je ne crois pas même qu'ils en reçoivent plus de 50 cents. Il est de fait que les cultivateurs ne soignent plus leurs vergers ; ils les négligent et il ne faut pas trop les en blâmer, les pommes n'ayant presque aucune valeur. Des moyens de transport à froid et $1 par boisseau auraient bien vite changé cet état de choses. J'ose affirmer qu'avant longtemps les mêmes vergers rapporteraient non pas 53,000,000 de boisseaux de pommes, mais 100,000,000 de boisseaux d'un fruit de qualité supérieure, car les arbres seraient greffés, émondés et soignés. Ce seraient $100,000,000 chaque année dans les poches des cultivateurs canadiens, au lieu de $5,000,000 à peine qu'ils retirent à présent. Combien de temps encore, je le demande, les cultivateurs canadiens seront-ils obligés de subir cette effrayante perte de revenus ?

Il y a aussi la question du poisson. Le chargement de retour constitue, dans tous les problèmes de transport, un point de la plus haute importance. Rappelons-nous donc qu'avant peu nous aurons des chemins de fer à la baie James, à la baie d'Hudson, au lac Athabaska et bien d'autres endroits reculés du nord et de l'ouest ou les fruits seront rares et dispendieux, mais où, par contre, les superbes poissons blancs et autres abondent et se vendent à bon marché. Quand nous lancerons vers ces lieux éloignés du nord et de l'ouest un convoi composé de wagons frigorifiques chargés de tomates, de raisin, de pêches, de poires, de cerises, de prunes et de pommes précoces, ces wagons ne seront pas adaptés pour le chargement de retour au transport du grain ou du minerai, le minerai d'argent dont notre ami (M. W. F. Maclean) nous a parlé, mais ils seront admirablement adaptés au transport de ces magnifiques poissons blancs. Plus que cela, le cultivateur pourra garder ces poissons blancs dans les entrepôts froids de son voisinage jusqu'à ce qu'il soit prêt, lui et ses concitoyens, à les acheter au prix courant et les consommer. Si nous préférons diriger un de ces convois sur Halifax ou Saint-Jean ou la baie des Chaleurs ou tout autre port de mer, nous y trouverons encore abondance de poisson frais pour le voyage de retour. On m'a dit même que dans ces régions, il est arrivé parfois qu'on à labouré la terre, après l'avoir recouverte de poissons, afin de l'engraisser. Ils éprouvent autant de difficultés à disposer de leur poisson que nous avons à disposer de nos pommes. Si l'entrepôt à froid permet à nos cultivateurs d'obtenir de beau poisson blanc frais à 1, 2 et même 4 cents la

livre, tout en leur permettant de vendre leur bœuf à 10 ou 12 cents la livre, ils se procureraient ainsi un mets délicieux autant que recherché tout en gagnant beaucoup d'argent. Voyez aussi quel avantage en retireraient nos pêcheurs ; ce seraient probablement des millions de dollars chaque année.

Ce plan d'entrepôt à froid devrait être exécuté et exploité dans l'intérêt de la population du Canada, soit par l'Etat soit par une compagnie privée encouragée par le Gouvernement. L'objection est que ce serait conférer un monopole à une compagnie qui, ambitieuse de se payer des dividendes, pourrait ne pas traiter les cultivateurs avec justice. Ce serait une entreprise de rapport, personne n'en doute et n'y voit de difficulté. Le Gouvernement prime d'autres industries sans espoir ni aucune possibilité de retour. Il a déjà déboursé $10,000,000 en primes au bénéfice des métallurgistes canadiens, dans la fabrication du fer, de l'acier et du plomb. De ce chiffre, $6,000,000 se répartissent sur les cinq dernières années. Cette somme suffirait à exécuter et maintenir le plan d'entrepôts frigorifiques que réclament les cultivateurs. Nous devons nous rappeler—et le Gouvernement ferait bien de ne pas l'oublier—que trois Canadiens sur cinq sont intéressés dans l'agriculture, que trois Canadiens sur quatre ont des intérêts dans l'agriculture et les pêcheries, tandis que pas plus d'un sur 400 n'est intéressé dans l'industrie du fer, de l'acier et du plomb. Les cultivateurs ne demandent pas de subvention au Gouvernement ; ils ne sollicitent pas de lui une prime. Ils lui demandent tout simplement de faire un bon et sage placement tout en aidant aux cultivateurs canadiens.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, au sujet du discours de Son Excellence, je dirai brièvement qu'à mon sens, il est important que tous les députés qui le désirent saisissent la Chambre des griefs qu'il est en son pouvoir de redresser, qu'ils attirent l'attention du Gouvernement et de la députation sur tout oubli dans ce discours ou qu'ils traitent de toute question qui intéresse le Parlement.

D'abord, je dois joindre ma voix à celle de ceux qui ont félicité le proposeur de l'adresse et celui qui l'a appuyée. Ces personnes se sont acquitté avec beaucoup de tact et de talent de la tâche qui leur était dévolue. Nous ne pouvons partager toutes les opinions qu'ils ont émises, mais nous sommes unanimes à reconnaître qu'ils les ont exprimées convenablement. Nous pouvons aussi admettre une bonne partie de ce que contient le discours de Son Excellence et nous nous empressons avec paisir de le reconnaître. Ainsi nous approuvons d'un commun accord les félicitations de Son Excellence au sujet de la prospérité qui règne au Canada. Nous nous enorgueillissons de ce fait à l'égal de Son Excellence et nous le félicitons de même que nous félicitons les habitants du pays, de la prospérité qui nous sourit depuis quelques années. Mais nous ne saurions partager l'opinion de l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) que le mérite de cette prospérité revient en grande partie au Gouvernement. Je pourrais, si je voulais, faire ce que bien d'autres ont fait avant moi et demander—mais je le demanderais en vain—ce que le Gouvernement a fait pour atteindre le degré de prospérité dont nous jouissons. Est-ce grâce aux grandes voies de communications qu'il a établies ? A quelque mesure politique de haute prévoyance qu'il a mise en œuvre ? Non, car rien de cela n'existe. Nous sommes forcés de croire que le Gouvernement s'arroge le mérite de ce que la providence a fait, ou de circonstances qui affectent le Canada à l'égal des autres pays et qui ont contribué à la prospérité universelle. En hommes politiques et en hommes d'Etat les honorables députés de la droite cherchent à tourner ces choses à leur avantage, pour tâcher de convaincre la population que c'est le Gouvernement actuel qui a amené cette ère de prospérité. Ils sont incapables et en thèse générale et en s'appuyant sur des faits particuliers de soutenir cette prétention.

Nous joignons nos félicitations à celles de Son Excellence parce que nous avons reçu, depuis quelques années, plus d'immigrants que jamais. Mais c'est un fait regrettable et patent pour tout le monde à la Chambre comme au dehors, que jamais auparavant nous n'avons eu au Canada autant d'immigrants inutiles et peu désirables que nous en rencontrons depuis une couple d'années. Sans compter que les débours pour cette propagande ont été énormes. Nous avons dépensé à cette fin près d'un million de dollars l'année dernière. Les hommes qui, précisément, dépensent cette somme fabuleuse, affirmaient, avant de prendre les rênes du pouvoir, que $120,000 étaient une somme par trop considérable à consacrer au service de l'immigration. Malgré les sacrifices que nous nous imposons à grands frais de nos jours, il nous arrive plus de mauvais immigrants, plus de sujets qui restent à la charge du public charitable que jamais auparavant dans l'histoire du Canada. Ontario est infecté de cette peu désirable classe d'immigrants. J'en vois même au Manitoba et dans le Nord-Ouest. Je ne doute pas qu'ils se rencontrent en grand nombre aussi dans toutes les autres provinces. Les députés de la gauche attirent chaque année l'attention du Gouvernement sur ce point et lui font voir la nécessité d'imposer des règlements sévères pour enrayer le flot de cette mauvaise catégorie d'immigrants. Le Gouvernement n'a jamais écouté nos conseils, mais il s'est efforcé au contraire d'augmenter le chiffre de l'immigration, sans égard à la qualité ou à la valeur des immigrants.

Comme Son Excellence, nous nous félicitons de ce que lors de son voyage à travers

les quatre provinces de l'Ouest, il ait constaté partout un tel développement, une augmentation si rapide de la population et tant de bonheur, de contentement, de prospérité. Nous sommes fiers de ce que toutes les parties du Canada accusent un degré si accentué de progrès. Son Excellence a trouvé, au cours de son voyage dans l'Ouest, une population exaltée de son succès et remplie d'espoir et de confiance en l'avenir. Mais est-ce que rien n'est venu ébranler cette confiance de la population dans l'avenir des provinces merveilleuses qu'elle habite ? Je regrette que Son Excellence n'ait pas jugé à propos de faire allusion, à ce sujet, à certaines choses qui tendent à saper par la base le gouvernement constitutionnel, qui ne sont rien moins que des crimes monstrueux commis contre l'Etat et qui se sont produits dans ces provinces pendant les dernières élections. C'est une mencae contre nos institutions. C'est un point noir à l'horizon de notre existence nationale, un point qui, s'il ne se dissipe mais persiste plutôt à grandir, finira par priver la population de l'Ouest de sa liberté si chère. A ce point de vue, je maintiens que l'adresse est plus importante par ce qu'elle omet que par ce qu'elle contient. Nous regrettons que le Gouvernement n'ait rien proposé pour réprimer les abus sérieux auxquels je viens de faire allusion, et qui constituent des crimes contre l'Etat, des crimes qui portent atteinte à un privilège sacré du peuple, son droit de suffrage libre, des crimes qui frappent à la base même de la justice, qui sapent les fondements du gonvernement constitutionnel et qui menacent de ruiner ces institutions dont l'établissement à coûté tant de labeurs et de sacrifices aux chefs de la réforme dans le passé.

Son Excellence a parlé aussi de la demande que M. le ministre du Travail a formulée au gouvernement impérial, à l'effet de promulguer une loi qui punisse quiconque engagera par de fausses données les artisans où les journaliers à émigrer au Canada. Ça été pour elle un plaisir de féliciter la Chambre sur la passation prochaine de cette loi. Mais il convient de mentionner qu'il est devenu nécessaire de soumettre cette mesure en vertu des lois concernant le service administratif du Gouvernement, puisque c'est sur l'avis et avec la connivence des fonctionnaires du Gouvernement eux-mêmes que ces méthodes ont été exercées, par l'entremise de M. Leopold ou Lazarus, comme vous voudrez, de M. W. T. R. Preston et ses congénères, de la compagnie d'imprimerie d'Arundel, de la North Atlantic Trading Company et de toute cette coterie à la solde du Gouvernement ou de connivence avec le Gouvernement ou employée indirectement comme agent du Gouvernement. Et cependant, il n'est pas fait mention qu'ils seront traduits devant nous pour être punis, eux et leurs complices, tandis que nous demandons au gouvernement impérial de statuer en sorte qu'ils soient punis en Angleterre même ? Pourquoi n'avons-nous pas employé nos propres lois pour les punir au Canada ? Au sujet de Preston, un des fauteurs de ces délits, quelle peine lui a été infligée, dès qu'il fut dégradé du rang qu'il occupait en Angleterre ? Il fut promu à une situation plus élevée et plus honorable qui lui rapporte de plus forts émoluments.

M. SAM. HUGHES : A-t-il accepté cette situation ?

M. SPROULE : La chronique ne le dit pas, mais la situation lui a été offerte, ce qui prouve l'inclination du Gouvernement à pallier une faute qu'il demande au gouvernement impérial de punir, tandis qu'il a lui-même le pouvoir d'infliger la peine. Je dis que c'est un malheur s'il en est ainsi.

Le discours de Son Excellence dit encore que les comptes publics nous seront soumis. Nous en sommes reconnaissants et nous remercions Son Excellence de cette bonne nouvelle, car c'est un des devoirs qui incombent à l'opposition de scruter attentivement le budget des dépenses, pour voir si chaque item y est honnêtement et judicieusement consigné et si le public a obtenu pleine valeur pour son argent. Mais nous constatons avec regret que le Gouvernement vient à la rescousse des délinquants dès que nous tentons de remplir notre devoir. Il s'interpose pour les défendre, gênant ainsi la prérogative du Parlement et privant l'opposition de la liberté d'exercer un des devoirs qui lui sont inhérents. Prenons pour un exemple les enquêtes qui ont été conduites au cours de la dernière session devant le comité des comptes publics et devant le comité de l'agriculture, lorsque nous nous sommes efforcés de pénétrer les secrets de la North Atlantic Trading Company, afin de connaître l'emploi, la destination et le résultat pratique des montants considérables qui avaient été dépensés. Nous fîmes assigner des témoins, afin d'obtenir des renseignements et leur fîmes prêter serment.

Qu'arriva-t-il lorsque nous voulûmes les interroger? Pour toute réponse à la question : " A qui ce montant a-t-il été payé ? " certains amis du Gouvernement sont intervenus en disant aux témoins : " Ne répondez pas, ce n'est pas leur affaire, c'est votre affaire personnelle." Apparemment, ce n'était pas affaire au comité de savoir qui avait touché entre $200,000 et $300,000 de notre argent. Comment pouvions-nous, dans les circonstances, remplir les devoirs dont nous avaient chargés nos commettants ? C'étaient le Gouvernement et ses amis qui paralysaient le libre exercice des prérogatives du Parlement, en nous empêchant d'obtenir tous les renseignements. Les témoins étaient prêts à nous donner toutes les informations voulues, mais ils étaient baillonnés de telle sorte que les représentants du peuple, élus expressément pour cela, étaient

incapables de se procurer les renseignements qu'il importait au pays de connaître. Il est donc regrettable que malgré le dépôt du budget des dépenses devant le Parlement, nous soyons empêchés de faire notre devoir, en privant l'opposition des moyens de connaître à quelles fins les deniers du public ont été affectés. Nous savons qu'ils sont dépensés frivolement, qu'ils sont fondus dans de grasses commissions, qu'ils sont donnés aux fournisseurs, que la North Atlantic Trading Company en a eu sa part, qu'ils ont été gaspillés avec extravagance, mais dès que nous tentons de connaître entre quelles mains ils ont été payés, le Gouvernement place des obstacles sur notre chemin. Je regrette que le discours de Son Excelence ne nous fasse pas entrevoir qu'à l'avenir les représentants du peuple pourront remplir leurs devoirs à ce sujet.

Il est regrettable encore que le discours de Son Excellence, bien qu'il y ait fait allusion, ne nous apporte pas l'espoir de voir surgir à cette session une mesure destinée à remédier à quelques-uns des abus qui se sont glissés dans nos méthodes d'assurances et que la commission créée à cet effet depuis plus d'un an a signalés à l'attention publique. Il est doublement regrettable que le Gouvernement ne nous parle pas, dans l'adresse, de son intention de présenter une loi pour protéger les intérêts de ceux qui versent tant d'argent dans ces entreprises. Celles-ci sont virtuellement des compagnies dépositaires, et dépensent de forts montants à des fins qui ne sont pas dans les intérêts de ceux qui les leur confient. Il est regrettable que la commission ait perdu tant de temps à se transporter d'un endroit à l'autre et à s'occuper de sujets pour lesquels elle n'a pas été constituée. A mon sens, elle a gaspillé son temps. Pour dire toute ma pensée, je crois que le Gouvernement a cherché à empêcher le Parlement de s'occuper de cette question tant à la dernière session qu'à la session actuelle. Il semble que le Gouvernement retarde volontairement d'aborder le sujet, et Dieu sait quelles sont ses raisons. Je dis qu'il est malheureux que le Gouvernement lui-même, ayant exprimé par la voix de Son Excellence, l'espoir que ce rapport sera déposé à la présente session, n'a pas signifié son intention de soumettre une loi à l'effet de réglementer les compagnies d'assurances et de les soumettre plus effectivement à son contrôle qu'il ne l'a fait dans le passé. C'est un abus colossal sans cesse grandissant et le Gouvernement ne propose aucun moyen pour le réprimer.

L'on nous promet une loi pour modifier la loi concernant les terres fédérales. J'en félicite le Gouvernement, mais il faut espérer que cette mesure contiendra des dispositions qui rendront impossible le répétition des délits contre l'Etat comme ceux dont nous avons été témoins en ces dernières années sous l'administration du ministère de l'Intérieur. Je regrette amèrement ces délits qui ont causé tant de mal à notre pays. Nous trouvons encore ici que le domaine public a été dissipé follement à l'avantage des amis et des partisans du Gouvernement. Il devrait y avoir une loi pour empêcher le ministre de l'Intérieur et le gouverenement de donner, comme ils l'ont fait depuis quelques années, avec une prodigalité jusqu'ici inconnue dans les annales, les terres du Canada aux amis politiques. Je répète que je le regrette amèrement, et j'avoue que j'aurais beaucoup plus apprécié la nouvelle nous informant que le Gouvernement se propose de présenter une loi pour modifier la loi des terres fédérales en y introduisant des articles pour empêcher le retour des abus antérieurs.

J'ajouterai un mot à ce sujet sur les hommes publics et le langage qu'ils tiennent dans le pays. Il a été dit que bien que les hommes publics soient parfois décrétés d'accusation devant le jury du peuple, nous ne pouvons pas nous plaindre qu'ils ne s'efforcent pas de remplir honnêtement, honorablement et consciencieusement leur devoir. Je vais en citer un exemple à la Chambre. Depuis bien des années, la question de la vente immodérée du domaine national fait le sujet de nos discussions dans cette enceinte. Nous connaissons les dessous de la concession à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan; nous connaissons également les dessous des vastes concessions de terres à pacages; nous savons que le Gouvernement a favorisé la vente d'immenses étendues de ces terres à $1 l'acre à ses amis politiques. L'année dernière, la question fut posée au ministre qui est chargé de l'administration des terres, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver), à savoir si c'était son intention, à l'avenir, de disposer du domaine national en faveur d'autres que les colons de bonne foi, ou bien, comme d'habitude, par blocs ou lopins. Il répondit positivement qu'il ne vendrait plus de grandes étendues de terres à la fois et que de ce moment à la session prochaine ou au jour où la loi des terres fédérales serait amendée, il ne vendrait plus de terres si ce n'est aux colons de bonne foi. Le ministre prit cet engagement le 6 juin. Qu'arriva-t-il le 26 juin, vingt jours après ? Il vendit non moins de 860,000 acres de terre à une compagnie d'irrigation, ostensiblement à $3 l'acre, mais en réalité à $1 l'acre, en vertu d'une convention par laquelle cette compagnie recevait une réduction de $2 l'acre dès que certains travaux d'irrigation déterminés seraient exécutés. Que penser de la véracité de nos hommes publics ? Quelle confiance peuvent-ils inspirer à la population, quand ils violent en moins de vingt jours de tels engagements contractés en présence du Parlement ? Quel exemple à donner à la population ! On se plaint de l'abaissement du niveau moral de la politique canadienne. A qui en est la faute, si ce n'est aux hommes

publics qui donnent le mauvais exemple ? Y a-t-il lieu de s'étonner de voir un électeur accepter $5 ou $10 pour son vote, puis se parjurer sur la sellette des prisonniers, quand des ministres de la couronne manquent délibérément à leurs engagements dans si peu de jours, et non seulement de cette façon, mais de cinquante autres sur lesquelles je pourrais attirer l'attention de la Chambre. Quel tristes leçons à donner à la population ? Y a-t-il rien de surprenant que nous soyons descendus si bas en fait de délits politiques, lorsque l'exemple vient de personnes qui devraient être la personnification de la probité, de la droiture, de la franchise et de l'intégrité ? Je maintiens que non.

L'honorable premier ministre a déclaré qu'il était de la plus haute importance que le suffrage fut honnête, que nous ayons une loi d'élections sévère qui assurerait le verdict honnête et consciencieux du corps électoral. Il ajouta que cette nécessité s'imposait et que le genre le plus bas et le plus méprisable de corruption en matière d'élections était la manipulation frauduleuse des bulletins. Il y a quelques années, lorsque la Chambre fut saisie des fraudes d'élection à Huron-ouest et qu'une proposition fut soumise pour tenir une enquête, le même distingué personnage affirma que la Chambre pouvait difficilement consacrer son attention à un sujet qui la méritait à autant de titres.

De même, a dit le premier ministre, qu'un fleuve ne peut remonter plus haut que sa source, de même que ses eaux ne peuvent pas être moins impures à l'embouchure qu'à la source, ainsi un parlement ne peut pas valoir mieux que les pires fraudes électorales qui ont été commises et le Gouvernement ne peut pas s'occuper d'une réforme plus importante que celle des élections. Il fut établi que des bulletins avaient été volés dans un, deux, trois et même quatre bureaux de scrutin, dans la circonscription d'Huron-ouest ; c'est tout ce que le comité eut le temps de découvrir, au cours de cette session. Cependant, à la session suivante, en vertu du droit du Parlement de demander la continuation de l'enquête, car on nous avait donné à entendre qu'elle se continuerait tant qu'elle ne serait pas terminée, nous essayâmes d'obtenir la reprise de cette enquête, et celui-là même qui s'y opposa fut le très honorable chef du Gouvernement ; il refusa notre demande. Pourtant, le genre de corruption le plus bas et le plus méprisable avait été pratiqué : la manipulation frauduleuse des bulletins. Ses insipides périodes sur la pureté de l'eau des fleuves ne laissèrent rien dans l'esprit que le vain son des mots qui furent bien vite oubliés. Mais le public n'a pas encore eu l'occasion de savoir si réellement il était sincère.

Il nous a tenu à peu près le même langage aujourd'hui au sujet de l'élection de London, mais il s'est retourné presque aussitôt et a exonéré l'honorable député de London (M. Hyman), en déclarant qu'il n'a rien fait de répréhensible, que rien jusqu'ici n'a été prouvé qui montre que l'honorable ministre ait été partie aux fraudes commises ou qu'il en ait seulement eu connaissance. Non, il n'a pas commis de fraudes, mais il est comme le receleur qui détient les objets volés : il en a bénéficié et il est venu représenter ici un antre de voleurs, et on le considère comme un homme probe et honorable, un modèle de convenance, un homme digne d'être le conseiller de Son Excellence et de la couronne. Quelle perversion du parlementarisme ce serait en Angleterre et combien de temps le premier ministre du gouvernement impérial permettrait-il à un des conseillers du roi de rester dans le cabinet, s'il fallait que de telles révélations fussent faites ? Il n'y resterait pas longtemps. Ce qu'il y a de surprenant, c'est que Son Excellence n'ait pas attiré l'attention de M. le premier ministre de façon à lui laisser entendre qu'il devait agir immédiatement, ou qu'il n'ait pas lui-même congédié sur l'heure la personne qui était mêlée si intimement à ce scandale. Est-il croyable, en jetant un regard rapide sur la liste partielle de ceux qui se sont vendus, et dont le nombre atteint déjà 98, est-il croyable, dis-je, que ces personnes aient été payées chacune $10 ou moins pour envoyer l'honorable ministre des Travaux publics siéger sur les banquettes ministérielles et que $2,366.50 aient été déboursés à ces fins sans que le ministre en ait eu connaissance et sans qu'il sache la provenance de cet argent ? D'où est venu cet argent? Nous le savons pour une partie, mais nous ignorons d'où est venu le reste. Rappelons-nous que les quelques cas qui ont été divulgués et prouvés ne représentent, parait-il, qu'une très petite proportion des cas nombreux qui restent à dénoncer et qui seront probablement prouvés. Bien que la liste en soit de 98 à présent, nous croyons que le nombre atteindra quatre fois 98. De plus, il a été prouvé que non moins de 95 ou 96 votants, je crois, ont été achetés dans un arrondissement de scrutin ou il n'y avait en tout que 250 votants environ. Dans les circonstances, ne vous semble-t-il pas extraordinaire que le Gouvernement n'ait pas songé avant aujourd'hui à demander à ce ministre de donner sa démission afin de se laver de l'opprobre dont il est marqué et dont il restera éternellement marqué pour ne pas avoir tenté plus tôt de soustraire le Parlement à cette honte ? L'honorable député de Lambton a lui-même dénoncé aujourd'hui cette avanie, ce dont je le félicite; mais tant que tous les députés ministériels n'auront pas témoigné le désir d'en faire autant et n'auront pas réclamé le renvoi de quiconque participe à de tels délits, le même soupçon pèsera sur eux qui pèse sur les coupables. Mais London n'est qu'un exemple.

Après cette élection, il se passa un incident à la Chambre, lorsque quelqu'un, je crois que c'est l'honorable chef du Gouvernement, répondit en ces termes à une remarque qui avait été faite du côté de l'opposition, au sujet de cette élection : "Je cite, a-t-il dit, le verdict de la ville de London comme preuve de la justification de la politique du Gouvernement sur les projets de loi d'autonomie. La forte majorité obtenue à cet endroit est notre justification ; telle est ma réponse à l'honorable député de Greyest qui nous a mis au défi d'affronter le sentiment populaire sur cette question."

Oui, l'opinion publique a été achetée à London à $10 par tête ; voilà le genre d'opinion publique dont l'honorable premier ministre peut se vanter. Un coin seulement du rideau a été levé et il nous sera peut-être possible de le lever davantage. C'est bien bel et bon pour l'honorable chef du Gouvernement de tourner de belles phrases sur l'honnêteté en matières d'élections, et l'exercice libre du suffrage, mais nous exigeons davantage de lui et de son Gouvernement ; nous tenons à savoir s'ils sont prêts à mettre en pratique ce qu'ils prêchent sur le parquet de la Chambre à ce sujet. S'il est si impérieux d'obtenir l'expression honnête du sentiment populaire, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas puni ceux qui ont commis les fraudes d'élections à Prince-Albert? Les délits politiques les plus criants ont été commis à cet endroit, et il est devenu évident pour les électeurs qu'il n'y a pas de loi pour punir les coupables. En effet, la loi d'autonomie provinciale ne comporte aucune disposition relative aux procès en invalidation, ce dont le Gouvernement et le ministre de la Justice sont responsables. Cet oubli est-il volontaire? A-t-il été commis dans le but d'apporter quelque avantage au parti libéral? Si nous voulions être sévères, les faits nous justifieraient, je crois, de sauter à cette conclusion. Interprétons-le aussi innocemment que possible, et disons que c'est un oubli involontaire: quelle assurance avons-nous que l'honorable ministre qui est chargé de ce ministère et qui est considéré comme la source de la justice au Canada, ait essayé de traduire les délinquants devant les tribunaux ? Nous avons découvert même qu'au procès d'un des accusés, le représentant du ministère public s'est fait le défenseur du prisonnier. Il lui a conseillé d'avouer sa culpabilité et l'a recommandé ensuite à la clémence de la cour. Le coupable fut condamné à une légère amende, que le parti a payée, paraît-il, de sorte qu'en réalité, le coupable n'a pas été puni. Telle est la conduite du Gouvernement, dont le chef débite de brillantes phrases sur l'honnêteté et la pureté en matières d'élections. L'opposition, appuyée par le Gouvernement, a fait adopter une résolution par la Chambre aux termes de laquelle il est défendu aux fonctionnaires de l'Etat de se mêler d'élections. Or, monsieur l'Orateur, il est notoire que ce sont trois fonctionnaires du Gouvernement qui sont allés dans ces régions du nord, sous prétexte d'y tenir les bureaux de scrutin, lorsqu'en réalité ils n'en ont tenu aucun, et qui sont revenus avec un rapport disant que le candidat du Gouvernement avait obtenu 150 suffrages et que le candidat conservateur était si impopulaire qu'il n'en avait pas obtenu un seul. Néanmoins pas un de ces trois individus ne fut congédié. Ils ont été transférés d'un ministère dans un autre et promus à des situations plus rémunérées. Ainsi il se trouve que le Gouvernement encourage le mal.

Parlons de la "ligne rouge" au Manitoba. L'honorable premier ministre prêche l'honnêteté en matière d'élections; cependant lors des dernières élections générales, le gouvernement envoya à l'organisateur du parti libéral au Manitoba, la liste des votants à reviser, au sortir des mains du greffier de la couronne en chancellerie. Ce politicien apporta la liste chez lui et, d'un trait à l'encre rouge, il raya 9,399 noms d'électeurs inscrits, la presque totalité desquels, autant que nous avons pu nous en assurer, étaient conservateurs. Et ce héros de la "ligne rouge" était fonctionnaire du Gouvernement et l'est encore, à un plus fort traitement. Que devient donc la prétendue aspiration de M. le premier ministre à obtenir des élections honnêtes ?

Quelle fut le résultat de cette conduite criminelle dans le Manitoba ? Le candidat du Gouvernement fut élu à une majorité de 10 voix dans la circonscription de Provencher. M. Leach avait biffé d'une ligne rouge sur la liste, 560 noms de votants conservateurs, de sorte que si l'élection eut été conduite honnêtement, le candidat libéral aurait été en minorité de 550 voix et le candidat conservateur serait ici pour condamner la conduite honteuse de cet agent d'élections. A Portage-la-Prairie où le candidat libéral a obtenu une majorité de 385 voix, non moins de 1,395 électeurs conservateurs furent victimes de la ligne rouge, et le député qui représente maintenant cette circonscription semble être heureux de pouvoir occuper un siège au Parlement dans de telles circonstances. L'immunité accordée au coupable et sa promotion à une situation plus lucrative sont-elles bien en rapport avec le désir d'épuration électorale que monsieur e désir d'épuration électorale que M. le premier ministre a exprimé ? Dans la circonscription de Lisgar, où le candidat du gouvernement a été élu par 180 voix de majorité, M. Leach a fait disparaître d'un seul trait rouge, 1,131 noms de conservateurs de la liste. Si ces électeurs avaient pu exercer librement leur suffrage, le député actuel de Lisgar serait resté chez lui avec une minorité de 957 voix au lieu de venir siéger ici avec une majorité de 180 voix. Voici un échantillon des hommes qui appuient le Gouvernement du jour, dont la gloire consiste

à se sentir approuvé par une forte majorité. En présence de ces révélations et vu que ni M. le premier ministre, ni M. le ministre de la Justice n'ont fait mine de vouloir punir les coupables, que devons-nous penser des protestations de l'honorable chef du Gouvernement au sujet de l'expression honnête du verdict populaire ? Le public peut-il y ajouter foi ? Je dis donc qu'il est regrettable que le Gouverenement n'ait pas signifié son intention de soumettre une mesure sévère pour punir les délinquants et qu'il n'ait pas fait montre du désir de les vouloir punir, car il n'a encore rien fait dans ce sens.

Nous avons encore le cas de Byron Lott, aux dernières élections et les révélations au sujet des boîtes de scrutin brevetées. Les personnes impliquées ont dû faire comme bien d'autres et s'expatrier, sous prétexte d'aller récupérer leurs forces. La santé leur ayant soudain fait défaut, ils ont dû partir pour l'ouest au lieu de se diriger vers le sud. Le Gouvernement a-t-il tenté quoi que ce soit, de bouche ou d'action, pour désapprouver ces menées? Rien du tout. Quel exemple donne-t-il ainsi à la jeunesse canadienne sur ce qu'elle devra être lorsqu'elle aura grandi et qu'elle sera appelée à nous succéder au Parlement ? Cet exemple est-il de nature à lui inculquer les sentiments d'honnêteté, de probité et d'intégrité si indispensables dans le pays ? Je ne m'arrêterai pas sur le cas de Brockville, où les mêmes abus ont été commis, entraînant des révélations de même caractère.

Malgré son désir avoué de pénétrer jusqu'au fond de toutes ces conspirations, le Gouvernement fait appel à sa majorité servile pour empêcher que la lumière ne se fasse soit devant le Parlement soit devant les tribunaux. Combien y a-t-il de ces criminels qui gémissent présentement dans les prisons canadiennes ? Pas un seul. Au contraire, ils ont été récompensés par des situations plus lucratives. Parlons maintenant du cas de W. T. R. Preston. L'on prétend qu'il n'a été impliqué en rien ; qu'il n'y avait rien de répréhensible dans ses relations avec Leopold ou avec la "North Atlantic Trading Company". Mais comment pouvions-nous établir la preuve, quand on a bâillonné les témoins assignés expressément pour cela ? Rien n'a été prouvé contre Preston qui pût empêcher le Gouvernement de lui procurer une situation plus honorable et plus lucrative, bien que son propre collègue ait juré qu'il n'est pas croyable sous serment. Le Gouvernement a-t-il ajouté foi à cette déposition de son propre employé ? Qu'en a-t-il fait ? Rien du tout. Mais si nous eussions pu remplir les devoirs qui nous incombent en notre qualité de représentants du peuple, si on nous eut permis d'obtenir tous les renseignements, nous aurions réussi croyons-nous, à établir que W. T. R. Preston, et d'autres fonctionnaires et amis du Gouvernement, avaient des intérêts dans la "North Atlantic Trading Company".

Cependant le Gouvernement déclare avec vantardise que nous n'avons rien prouvé contre ces gens. L'univers entier croit-il Preston exempt de faute ? Croira-t-il qu'il n'était pas intéressé dans la compagnie d'imprimerie d'Arundel et que l'argent destiné à cette maison a été honnêtement et consciencieusement dépensé ? Jamais. Cela n'est pas croyable. Tout le monde est convaincu qu'il était mêlé à cette transaction d'une façon compromettante pour le Gouvernement, car autrement celui-ci n'aurait pas essayé de cacher la vérité, et Preston ne serait pas là où il est aujourd'hui.

Il y a bien d'autres modes de corruption que l'achat des votes. Une élection a été tenue récemment dans la circonscription de Bruce-nord et je m'en suis mêlé pendant un temps. A la veille de l'élection, l'honorable ministre des Travaux Publics arrive soudain et s'empare du candidat du Gouvernement qu'il amène à Southampton pour examiner le port. Il s'aperçoit tout à coup qu'il faut y faire de grands travaux d'urgence. Il avait souvent passé par Southampton auparavant, mais il ne s'était jamais aperçu jusque là qu'il y fallait faire des dépenses considérables d'argent pour améliorer le port et faciliter le commerce. Au cours de la même élection, un fonctionnaire du Gouvernement arrive et se rend dans la petite ville de Wiarton, où le Gouvernement trouve tout à coup qu'il est nécessaire de construire un établissement de pisciculture. Qu'est-ce qui amenait ces gens à cet endroit et pour quelle raison lancèrent-ils cette proposition, si ce n'est dans le but arrêté de corrompre les électeurs ? Si le Gouvernement désire enrayer les crimes de corruption, pourquoi ne commence-t-il pas par donner lui-même l'exemple, en faisant cesser les inconvenances sans nom commises sous ses yeux ? J'étais moi-même à Southampton lorsqu'un de ses propres partisans, M. Bowman, parla des sommes à dépenser à draguer le port. Il termina son discours en disant: " Confrères électeurs, je dois vous dire que ce n'est pas sir Wilfrid Laurier qui est le facteur principal dans la présente élection, il ne s'agit pas de décider si nous devons lui envoyer un partisan de plus à la Chambre, car il a une majorité assez forte pour lui permettre d'exécuter son programme politique en son entier. La question pour les électeurs de Southampton est de savoir combien il sera dépensé d'argent ici : nous en avons besoin et il ne tient qu'à nous de l'obtenir. Quel est le meilleur moyen d'avoir cet argent pour les fins, les besoins et l'avantage de Southampton ? C'est sur quoi nous sommes appelés à voter, et ne l'oublions pas au jour du scrutin, la semaine prochaine. Il y va de notre intérêt personnel, de l'intérêt de notre village et de nos propriétés. C'est la question en jeu et ne l'oublions pas." Telles sont les

paroles d'un des amis du Gouvernement qui accompagnait, je crois, l'honorable ministre des Travaux Publics lorsque celui-ci alla faire la visite du port de Southampton en compagnie du candidat du Gouvernement. Autant dire à la population de cette ville que ses intérêts étaient si considérables qu'elle devait souscrire une couple de mille piastres pour acheter des votes à $10 pièce, afin d'élire un partisan du Gouvernement qui ferait dépenser par la suite de $25,000 à $30,000 dans le port de Southampton. Cette méthode est-elle moins un acte de corruption que l'achat des votes des pauvres électeurs de London à $10 chacun ? Je maintiens que non, et le Gouvernement avec ses partisans qui s'en est rendu coupable et le ministre des Travaux Publics qui s'en est rendu coupable méritent autant la réprobation populaire que ceux qui sont allés acheter des votes à $10 dans l'élection de London, ce qui a permis par la suite au Gouvernement de réclamer le succès comme la justification de sa politique. Telles sont les raisons qui maintiennent aujourd'hui le Gouvernement au pouvoir avec une nombreuse et servile majorité qui l'approuve. Et ni le Gouverneur général dans son discours ni aucun des membres du Gouvernement ne manifestent le désir de réformer ce dangereux système, de doter le Canada d'un suffrage honnête et de punir quelques-uns des délinquants. Purifiez la source et ce qui en coule sera pure, et le Canada en retirera les bénéfices. Nous parlerons plus longuement de ces choses à une date ultérieure, mais nous trouvons qu'il est opportun et qu'il est de notre droit et de notre devoir de les soumettre, à la première occasion possible, à l'attention du Parlement et du public, afin d'instruire ces derniers sur le cours des événements et leur permettre de proportionner la peine à la responsabilité, car le Gouvernement reçoit de temps à autre le châtiment de ses péchés d'omission et de commission au sujet de l'administration des affaires publiques.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : On a fait allusion, cette après-midi à certains sujets auxquels j'ai porté quelque attention, on a fait allusion au discours de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth). J'ai été surpris de constater l'absence de l'honorable ministre, pendant toute l'après-midi et je demande à l'honorable premier miminister (sir Wilfrid Laurier) si le Gouvernement consent à un ajournement du débat jusqu'à lundi, quand l'honorable ministre de la Justice sera à son siège.

Sir WILFRID LAURIER : M. le ministre de la Justice (M. Aylesworth) est à Toronto. Je ne sais s'il sera ici lundi, mais je n'ai aucune objection à ce que le débat soit ajourné.

M. BOURASSA propose l'ajournement du du débat.

La proposition est adoptée.

M. SPROULE.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER propose que l'ordre appelant considération de la proposition relative à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en réponse au discours qu'il a prononcé à l'ouverture de la législature, ait préséance sur toute autre besogne, excepté le dépôt des projets de loi, et ce jusqu'à ce que la Chambre en ait disposé.

La motion est adoptée et sur proposition de sir Wilfrid Laurier la Chambre lève sa séance à dix heures et quarante minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 26 novembre 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI SUR LES SOCIETES INDUSTRIELLES ET COOPERATIVES.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier), demande à présenter un bill (n° 2) concernant les sociétés industrielles et coopératives.

Il s'agit d'un bill que j'ai présenté l'année dernière et qui n'a alors subi qu'une première épreuve. Au cours des vacances, j'ai appris, au moyen de correspondances, que dans tout le pays, on voit d'un fort bon œil ce projet de loi et qu'on exprime des vœux pour son adoption. La Chambre de Commerce de Montréal s'est aussi intéressée à cette question, et tout dernièrement une conférence dans ce sens y a été donnée par un monsieur qui, depuis quelques années, dirige avec grand succès une association de ce genre à Lévis. A mon avis, il serait bon, après la deuxième délibération, de renvoyer ce bill à un comité spécial, et le Gouvernement, j'en suis sûr, conviendra de la sagesse de cette proposition. Quand il s'agit de législation de ce genre constituant une innovation et demandant une soigneuse et mûre délibération, même de plusieurs jours, il ne convient pas de la soumettre à un de nos grands comités. Les principales dispositions de ce bill sont empruntées à la législation anglaise. C'est le département du Travail qui est le plus directement intéressé, d'après la teneur du bill. J'ajouterai que si le ministre du Travail (l'honorable M. Lemieux) veut bien se charger du bill et donner à la Chambre l'assurance qu'il sera adopté, cette session-ci, je serais bien aise de le laisser entièrement entre ses mains, dans la conviction où je suis que grâce à la coopération de son personnel, il peut s'acquitter de cette tâche plus avantageusement que je ne le saurais faire et peut-être mieux, ouvrir certains avis ou formuler certaines propositions qui faciliteraient l'application et le fonctionnement de cette mesure. Il figure

dans ce bill au sujet des opérations de banque, une disposition sur laquelle je tiens à faire quelques observations, lorsque le bill viendra en deuxième délibération. Je puis déclarer dès maintenant que les banquiers du pays ne voient nullement d'un mauvais œil la disposition relative aux opérations de banque, chez ces sociétés coopératives. Dans les pays d'Europe où il existe une loi de ce genre, on la regarde comme une mesure auxiliaire de la loi des banques.

(La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de la 1re lecture.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER AU SUJET DES PROCEDURES D'ARBITRAGE.

M. E. A. LANCASTTR (Lincoln-et-Niagara) demande à présenter un bill (n° 3) tendant à modifier la loi des chemins de fer de 1903.

L'année dernière, la Chambre a adopté ce bill d'une voix unanime, après une déliberation fort sommaire; mais, pour une raison quelconque, il n'a jamais été adopté par le Sénat. La Chambre haute en a bien été saisie ; mais en feuilletant le cahier des délibérations de cette Chambre, j'ai constaté que ce bill n'a pas subi les autres épreuves voulues. De concert avec le public, je m'attendais à voir ce bill figurer dans notre code de lois; mais il y brille par son absence et il faut que la Chambre l'adopte de nouveau, pour qu'il devienne loi.

L'objettif du bill est d'attribuer au propriétaire foncier un droit similaire à celui dont jouit la compagnie, pour accélérer les procédures en matière d'arbitrages relatifs aux terres prises pour les besoins des voies ferrées. D'après la teneur de la loi en vigueur depuis 1903, et apparemment par suite d'une de ces erreurs qui se glissent dans la revision des lois, le propriétaire foncier n'a pas le droit de présenter de motion tendant à l'obtention d'une ordonnance du tribunal, en vue de faire nommer des arbitres et de soumettre l'affaire à l'adjudication, lorsqu'il est impossible au propriétaire foncier et à la compagnie d'en venir à un accord relativement à l'indemnité à accorder pour les terrains pris ou occupés. D'après le texte actuel de la loi, la compagnie seule peut s'adresser au tribunal, afin d'accélérer les procédures. Cela va sans dire, cette disposition tourne au détriment du propriétaire foncier dont la terre a été prise ou occupée. Ce bill aura pour effet de permettre au propriétaire foncier de demander, par voie de motion, au tribunal, une ordonnance portant nomination d'arbitres, autorisant l'appel de ses témoins et lui permettant d'obtenir une décision sur sa réclamation, sans qu'il lui faille demeurer à la merci de la compagnie pour accélérer les procédures. L'ex-ministre de la Justice, le juge en chef actuel de la cour suprême, l'honorable M. Fitzpatrick, a déclaré que la Chambre devait adopter ce projet de loi. Aussi l'a-t-elle adopté, d'une voix unanime; mais je le répète, le Sénat ne l'a pas adopté. Je l'espère, la Chambre votera de nouveau ce bill, et le Sénat, cette session-ci, le mettra en délibération.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER, RELATIF AUX PASSAGES A NIVEAU.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) demande à présenter un bill (n° 4) ayant pour but de modifier à nouveau l'acte des chemins de fer de 1903.

Il s'agit encore ici d'un bill adopté par la Chambre, la session dernière, mais que le Sénat n'a pas adopté. Le projet de loi, dans sa teneur actuelle, est absolument identique à celui de la session dernière, sauf que je stipule en faveur des compagnies de chemins de fer une prolongation de délai supérieure de six mois à celui accordé par le bill primitif, et cela pour qu'elles se conforment à ses prescriptions.

La raison de cette modification, c'est qu'il s'est déjà écoulé six mois depuis que la Chambre a adopté ce bill. L'objectif visé par le projet de loi c'est d'assurer la sécurité publique, aux croisements de chemins de fer au niveau des rues. Voilà trois ans que la Chambre discute ce bill. La session dernière, il a été voté, d'une voix unanime, après un débat prolongé et après avoir été délibéré et redigé de nouveau par un comité spécial. Il devint un amendement à la loi modifiant l'acte des chemins de fer de 1903, loi qui a été votée, l'année dernière, à la demande du Gouvernement, le ministre des Chemins de fer en étant le promoteur. Aux derniers moments de la session, le Sénat délibéra sur cette partie de la mesure et cela quelques instants à peine, puis refusa de l'adopter. Je ne veux pas, pour le moment, discuter le fond du bill ; au besoin, j'en ferai connaître la disposition, assez au long, lorsqu'il viendra en deuxième délibération. Qu'il suffise de dire, ici, que cette Chambre a adopté ce bill, d'une voix unanime, après l'avoir mûrement étudié. La seule modification apportée au texte du projet de loi, c'est qu'il ne viendra en vigueur qu'en janvier 1908, au lieu de juillet 1907. La Chambre, je l'espère, délibérera ce bill et l'adoptera de nouveau, cette session-ci.

(La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de la 1re lecture.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX CERTIFICATS DE CAPITAINE ET DE SECOND DE NAVIRE.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) demande à déposer un projet de loi ayant pour but d'amender l'acte concernant les certificats de capitaine et de second de navire.

La Chambre a aussi délibéré ce bill, la session dernière et l'a adopté, pour ainsi dire, dans sa teneur actuelle. Cependant dans le texte de l'an dernier figuraient certaines dispositions au sujet des aptitudes exigées, qui ne se rencontrent point dans le bill à l'étude. Le bill se contente de décréter que les capitaines et les seconds de navires doivent être sujets britanniques, disposition qui s'appuie surtout sur le fait que, dans la république voisine, on exige que les capitaines et les seconds de navires soient citoyens américains ; et en outre, à mon avis, la qualité de citoyen britannique ou canadien est absolument nécessaire. Cette Chambre, la session dernière, a adopté, d'une voix unanime, ce bill, dans la mesure que je viens d'indiquer; mais il fut renvoyé à un comité spécial, après la deuxième délibération, parce qu'on y avait apporté quelques modifications relativement aux qualités et aptitudes exigées des officiers, modifications que je ne tiens pas, pour le moment, à faire insérer au bill, car elles le cèdent de beaucoup en importance au principe fondamental portant que les capitaines et les seconds doivent être sujets britanniques. Si cette Chambre adopte le bill dans sa teneur actuelle, c'est tout ce que je demande, pour cette session-ci.

(La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de la 1re lecture.)

DEMISSION DE L'HONORABLE MONSIEUR C. S. HYMAN.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire savoir, monsieur l'Orateur, si l'ex-député de London (M. Hyman) vous a remis en mains propres quelque nouvelle lettre de démission. Je prierais, en outre, le chef du Gouvernement de nous dire si l'honorable ministre continue à détenir son portefeuille, comme le premier ministre l'a déclaré l'autre jour.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Quant à la question de savoir si M. Hyman a remis son portefeuille, je dois déclarer que, depuis que j'ai donné mes derniers renseignements à la Chambre, je n'ai pas reçu d'autre communication du ministère. Il est parti pour le Sud, dans un état de santé fort délabrée, et je suis en bon lieu de croire que je recevrai sa réponse, sous peu.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas reçu d'autre lettre de démission.

M. LANCASTER.

OBSERVATIONS SUR LE DISCOURS BUDGETAIRE.

L'honorable M. GEO. FOSTER (Toronto-nord) : Je désire présenter au ministre des Finances (M. Fielding) une observation se rattachant au budget qu'il doit nous présenter. Nous demander d'aborder le débat budgétaire, sans avoir sous les yeux les comptes publics et les relevés du commerce, ce serait imposer aux députés une tâche insolite, hérissée de difficultés, et ce serait, en outre, les traiter fort peu loyalement. Le ministre et ses collègues ont accès à ces documents, tandis que pour nous, membres de la gauche, c'est un livre fermé. S'il ne s'agissait que de l'absence des relevés du commerce, passe encore ; mais exiger que nous discutions la situation financière du pays, sans avoir par devers nous les comptes publics, ce serait, en vérité, une chose rien moins que convenable. Il est possible que ces documents soient dressés et déposés sur le bureau, avant que le ministre prononce son exposé des motifs ; toutefois, j'ai jugé bon de lui présenter cette courte observation.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Quant aux relevés du commerce, l'honorable député ignore sans doute qu'ils se trouvent déjà entre les mains des députés. Quant aux comptes publics ils sont à la veille d'être déposés sur le bureau. Les dernières épreuves ont été remises à l'imprimeur, et je l'espère, ces documents seront déposés sur le bureau avant que le discours budgétaire soit prononcé. Toutefois, je ferai observer que, au cours du débat budgétaire, la discussion ne roule que sur les sommes globales, quitte à revenir plus tard sur les détails. Les journaux ont déjà porté à la connaissance du public, en substance, les opérations du dernier exercice et ces renseignements sont sans doute tombés sous les yeux de l'honorable député. Si les comptes publics ne sont pas encore prêts, je veillerai à ce que l'on transmette à l'honorable député un précis des opérations du dernier exercice, une journée avant l'ouverture du débat. Je dois ajouter que je suis en lieu de croire que je présenterai le budget, jeudi même.

OBSERVATIONS RELATIVES A LA COMMISSION ROYALE SUR LES ASSURANCES.

M. FOSTER : La session dernière, si je ne me trompe, on nous a donné à entendre qu'il serait transmis au greffier de la Chambre un exemplaire imprimé des témoignages recueillis devant la commission royale sur les assurances et qu'il en serait fourni, en outre, un certain nombre d'exemplaires aux députés.

Le greffier m'informe qu'on lui a transmis les exemplaires imprimés jusqu'aujourd'hui mais qu'il ne sait rien au sujet des 500 ou

600 exemplaires qu'on devait remettre aux députés. Le texte de ces dépositions est fort volumineux, et il serait facile, il me semble, d'en faire imprimer et déposer sur le bureau un certain nombre d'exemplaires pour être remis aux députés.

M. FIELDING : J'ignorais qu'on eût promis de faire imprimer des centaines d'exemplaires de ce document, pour l'édification des députés. Si je ne me trompe, on a demandé le dépôt d'un exemplaire de ces témoignages sur le bureau de la Chambre et ce dépôt s'est effectué. Toutefois, comme j'étais absent au commencement de la session, il est possible que quelque chose ait échappé à mon attention. On s'est conformé au vœu de la Chambre, me semble-t-il, en faisant déposer sur le bureau, de jour en jour, un exemplaire des témoignages, et comme le public, en général, s'est mis au courant des comptes rendus quotidiens publiés par la presse, il suffira, sans doute, de s'en référer de temps à autre, à ces compte rendus, afin de connaître les détails. Je ne sache pas qu'il existe d'entente quelconque relativement à l'impression du texte des témoignages pour être distribués aux députés. Le Parlement n'a pas donné l'ordre d'imprimer ce texte. C'est le sténographe qui s'est occupé de l'impression, en vertu d'un arrangement effectué par la commission, et on a donné l'ordre de dresser quelques exemplaires supplémentaires, au bénéfice de la Chambre.

M. FOSTER : Je me le rappelle parfaitement, j'ai suggéré l'impression d'un certain nombre d'exemplaires, au bénéfice de la Chambre et du Sénat, mais je ne saura's dire si on a accédé à ma proposition. Je ne puis admettre que les comptes rendus publiés par les journaux soient suffisants. On ne saurait exiger de la députation qu'elle se contente de ces comptes rendus.

M. FIELDING : Si ma mémoire est fidèle, il n'a pas été formulé de demandes en obtention d'une distribution générale d'exemplaires de l'enquête. Ces comptes rendus sont fort volumineux et si on en eût préparé un exemplaire quotidien, il est probable que la plupart des députés seraient dans l'impuissance de parcourir tout ce texte et force leur serait de s'en référer aux journaux pour obtenir des renseignements et de consulter, au besoin le compte rendu officiel. Plus tard, lorsqu'on imprimera le texte des délibérations afin de le distribuer au public, nous pourrons décider cette question.

M. FOSTER : Cette distribution est au bénéfice de la députation et non pas à l'usage du public.

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Pardee tendant à la présentation d'une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, en réponse à son discours d'ouverture de la session.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de discuter les différentes questions figurant dans l'adresse en réponse au discours du trône. Je tiens seulement à offrir quelques observations sur une de ces questions, afin de bien définir l'attitude que je me propose de prendre à cet égard au cours de cette session: j'entends la question de l'immigration. Sans doute, monsieur l'Orateur, le Parlement serait en lieu de se féliciter, de concert avec le peuple canadien, du développement de notre pays. Cependant, à mon avis, ces félicitations doivent porter non seulement sur le chiffre de l'immigration qui vient se déverser au pays, mais encore sur la valeur morale de ces immigrants. Lorsque la Chambre étudiera plus tard cette question, le Gouvernement, j'espère, nous fera connaître le système qu'il entend appliquer et nous dira s'il a l'intention, je ne dirai pas d'enrayer le mouvement de l'immigration, ou d'endiguer le flot de population qui se déverse au pays, mais plutôt de donner une saine direction à cette immigration, bref, de faire un triage, de façon à ce que les éléments ethniques qui viennent s'incorporer à notre corps social contribuent non seulement à l'accroissement matériel de ce corps, mais favorisent en même temps son développement et son progrès moral.

Je dois ajouter que j'ai été quelque peu étonné de constater qu'on garde le silence, dans le discours du trône, sur la prochaine conférence de Londres. Les députés qui siégeaient ici en 1897 se le rappellent sans doute, les délégués du Gouvernement se rendirent à Londres, sans avoir communiqué à la Chambre la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, et ce fut un document publié par le gouvernement impérial qui apprit sous quelles conditions le gouvernement canadien avait accepté l'invitation. Je dois ajouter qu'il en a été autrement de la conférence tenue en 1902. Le Gouvernment déposa alors devant le Parlement le texte de la correspondance qu'il avait échangée avec les autorités impériales, et par conséquent, le peuple canadien fut pleinement éclairé sur l'objectif de la mission de ses délégués. J'espère qu'il en sera de même cette fois-ci.

Qu'on veuille bien me pardonner si je m'écarte, un instant, de la discussion, pour aborder une question qui ne rentre nullement dans le cadre des matières figurant soit dans le discours du trône, soit dans l'adresse en réponse à ce discours.

Le chef même de l'opposition (M. R. L. Borden) y a appelé l'attention de la Chambre en faisant allusion au discours prononcé par le ministre de la Justice (M. Aylesworth) au cours de la dernière élection complémentaire, dans le comté de Bruce-nord. Le chef de l'opposition nous a cité quelques

extraits de cette harangue, et l'on me pardonnera bien, si je donne lecture de tout ce texte, qui me touche d'assez près. Ce texte a paru dans les colonnes du "Globe" de Toronto, le jeudi 25 octobre, et comme il a figuré une version à peu près similaire dans presque tous les quotidiens du pays, tant ministériels qu'antiministériels, je suis en lieu de croire qu'il est fidèle. Voici donc le texte cité des observations que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) aurait formulées à Wiarton, le 24 octobre dernier :

Hier à peine, dit-il, dans le comté de Québec, on a attisé le feu des haines de races, sous prétexte que sir Wilfrid Laurier est trop loyaliste, trop anglais (British) au gré de ses adversaires politiques dans ce comté. S'il est trop loyaliste (British), à leur gré, il devrait l'être assez, aux yeux de la province d'Ontario. Précisément parce que, homme à principes et à convictions arrêtées, il a voué un culte d'inébranlable fidélité à la couronne et aux institutions britanniques, précisément parce que, homme à convictions, il fait l'impossible pour édifier sur ce continent une nationalité unie et compacte et que, par tous les actes de sa vie, il travaille sans relâche à l'unification de deux races qui ont trop longtemps vécu à l'état d'hostilité au pays, par cette union-là même, dis-je, il sape par sa base l'œuvre de ceux qui voudraient isoler les deux races. Et tout comme ceux des électeurs de Québec qui désirent la déchéance de sir Wilfrid, victorieux qu'ils sont aujourd'hui, s'écrient qu'ils ont gagné la bataille sur les plaines de Québec, ainsi nos concitoyens d'Ontario qui jubilent de la victoire remportée sur sir Wilfrid Laurier, creusent, sans le savoir peut-être, la fosse même des institutions britanniques au Canada et cherchent à nous faire rétrograder d'un demi-siècle ou de soixante ans vers cette époque où les rivalités provinciales avaient jeté le pays dans des difficultés dont la solution paraissait désespérée.

Le ministre a soulevé l'enthousiasme de ses auditeurs au plus haut degré, lorsqu'il a rappelé le loyalisme dont a fait preuve sir Wilfrid Laurier, au début des hostilités dans l'Afrique australe, alors que tout l'empire semblait pencher vers sa ruine et que l'on se demandait si le vieux lion britannique avait vraiment perdu toute sa puissance. N'est-ce pas à sir Wilfrid Laurier que le Canada est redevable de l'adoption de cette mesure, qui en a fait la cible des attaques dirigées contre lui dans la province par de faux amis comme monsieur Bourassa, qui se prétendaient ses alliés ?

Comme ils n'ont pas réussi à recueillir les faveurs qu'ils comptaient obtenir d'un premier ministre canadien-français, ces gens de Québec viennent de provoquer la défaite d'hier, et les journaux conservateurs de Toronto poussent aujourd'hui une clameur qui ira se répercutant par tout le pays, aux oreilles de nos concitoyens conservateurs : "Laurier a subi une défaite dans son château-fort de Québec."

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a fait allusion à ce discours dans un style badin, chose que je ne saurais vraiment lui imputer à crime, sans doute ; car, enfin, cette harangue pourrait bien provoquer certaines observations amusantes. Il a posé une question au premier ministre

M. BOURASSA.

(sir Wilfrid Laurier) au sujet de cette harangue. Dans sa réplique, le premier ministre dit que le chef de l'opposition lui a posé plusieurs questions, quelques-unes dans le style badin, d'autres dans le genre facétieux, et d'autres d'un ton sérieux. Puis il ajoute qu'il n'entend s'arrêter qu'aux questions sérieuses. Ayant donc éliminé la question se rattachant à cette harangue, il la classe, sans doute, parmi les questions du genre badin ou facétieux. Eh bien ! envisagée sous un certain aspect, cette question prête, sans doute, au badinage ; mais sous un autre point de vue, qu'il m'est bien permis d'adopter, elle est certes assez sérieuse.

Monsieur l'Orateur, ce point de vue, le voici : est-il convenable qu'un ministre d'Etat, jouant un rôle important, non seulement dans la vie publique, mais encore au barreau canadien, et occupant une haute situation aux yeux de nos différents groupes nationaux au pays, s'arroge le droit de stigmatiser un de ses collègues au sein de cette Chambre, un des députés de droite, bref, un homme qui, bien que moins âgé que lui, compte un plus grand nombre d'années que lui au service du parti libéral ? Convient-il, dis-je, qu'un membre du cabinet occupant la haute situation de ministre de la Justice, dans le but de s'attirer les applaudissements de la foule ou pour favoriser la cause de son candidat dans un des comtés d'Ontario, élabore une thèse dénuée de tout fondement, et à l'appui de laquelle il ne saurait rien invoquer, soit au cours de la campagne électorale dans le comté de Québec, soit dans l'histoire politique de la province de Québec, ces six années dernières ?

Je tiens pour accordé que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) dans sa harangue, n'a pas voulu diriger d'attaque contre le nouveau député du comté de Québec (M. Robitaille). Ce dernier a brigué les suffrages à titre de libéral indépendant, prêtant son appui au Gouvernement dans l'ensemble de son système, et demandant aux électeurs de ce comté de lui confier leur mandat parce que, à son avis, les membres de ce collège électoral, comme les électeurs de tout autre comté au Canada, doivent avoir pleine et entière liberté de choisir leur représentant, sans que le Gouvernement ou une organisation politique quelconque leur impose de candidature. L'autre principe invoqué au cours de cette campagne électorale, c'est celui-ci : tout représentant de la nation a droit de voter dans l'intérêt du peuple, avant d'émettre son vote au bénéfice soit de son parti, soit d'une organisation politique quelconque.

C'est sur ce double principe que reposait la candidature du député du comté de Québec ; c'est sur ce terrain que je me suis placé, en prenant part à la campagne dans ce comté, et jamais il n'aurait surgi d'autre question, de nature à soulever les préjugés de race ou de culte, si, de concert avec le député de Montmagny (M. Armand Laver-

gne), je n'eusse été l'objet des attaques lancées par le "Soleil" de Québec et par le "Canada" de Montréal. Si l'attaque lancée par les organes du Gouvernement dans la province de Québec, ainsi que celle dirigé contre ma personne par le ministre de la Justice (M. Aylesworth) reflètent la pensée du Gouvernement et l'opinion du parti libéral, il importe que nous le sachions ici même, séance tenante. Quelles que puissent être mes fautes, il est un mérite qu'on ne saurait me refuser : c'est celui de la franchise et de la sincérité, et j'ajouterai celui de tenir aux attitudes bien tranchées, bien nettes.

Sur quoi repose la thèse du ministre de la Justice ? Est-ce sur l'attitude prise par plusieurs députés libéraux dans cette Chambre ainsi que par quelques députés conservateurs ? Le ministre dans sa harangue, a fait allusion à cet événement. Est-ce l'attitude que nous avons adoptée sur cette question dans la province de Québec qui m'a valu cette attaque de la part du ministre, me stigmatisant comme il l'a fait, révoquant en doute mon loyalisme et ma fidélité envers Sa Majesté, et me classant parmi les faux amis du premier ministre ? Voyons un instant, si vous le voulez bien, ce qu'il en est.

Quelle attitude avons-nous prise sur la guerre Sud-africaine ? Relativement à la justice ou à la légitimité de cette guerre dans l'Afrique-sud, voici quelle a été mon attitude—et cette attitude, qu'on le sache bien, je n'ai ni raison d'en rougir, ni de faire de rétractation, à la demande de qui que ce soit, ministre d'Etat ou autre—mon attitude, dis-je, a été celle adoptée par l'immense majorité du parti libéral en Angleterre, attitude pleinement approuvée par le corps électoral anglais, aux dernières élections générales. Lorsque j'ai censuré et critiqué le système suivi par M. Chamberlain et le gouvernement tory du jour à l'égard de la guerre sud-africaine, jamais, ni au sein de cette Chambre, ni à la tribune populaire, il n'est sorti de ma bouche d'expressions aussi énergiques que celles dont se sont servis M. Lloyd-George ou M. John Burns, qui font aujourd'hui partie du conseil de Sa Majesté en Angleterre. Les divergences d'opinion sont parfaitement de mise en pareille matière. Que le ministre de la Justice affiche son admiration à l'endroit de M. Chamberlain et du parti tory anglais, soit ; mais je lui conteste le droit de révoquer en doute notre loyalisme et de nous sigmatiser comme rebelles, parce que nous avons jugé bon de prendre une attitude qui n'avait pas le mérite de la popularité, à cette époque, au Canada. De ce que nous avons cru bon de nous rallier aux libéraux anglais sur cette question, je ne saurais accorder à qui que ce soit le droit de révoquer en doute notre loyalisme et de nous imprimer au front le stigmate de rebelles.

Envisageant dans son ensemble la question de la coopération du Canada aux guerres de l'empire, je le demande : de quel droit mettrait-on en suspicion notre fidélité et notre loyalisme à cause de l'attitude que j'ai adoptée à cet égard, de concert et avec l'appui de la jeunesse de la province de Québec, à dater de cette époque jusqu'aujourd'hui ? De quel droit nous vouerait-on aux gémonies, comme rebelles, parce que, dans un moment critique, nous avons réaffirmé ce que le premier ministre (sir W. Laurier) avait affirmé en temps de paix, parce que nous avons déclaré, à l'époque de la guerre sud-africaine, que le Gouvernement n'avait pas le droit de nous forcer à prendre part à une guerre étrangère au Canada? Quel langage M. Laurier a-t-il tenu à Boston en 1891 ? Le Canada, a-t-il dit, ne donnera jamais son assentiment à la fédération impériale, même sur le simple pied du commerce, car il en découlerait comme conséquence que le Canada aurait à prendre part aux guerres de la Grande-Bretagne, et jamais le Canada ne consentira à prêter sa coopération à pareilles guerres.

Ai-je donc manqué de loyalisme en adhérant, au moment critique, au principe posé non seulement par le parti libéral par l'organe de son chef, mais encore par le parti conservateur? Mon attitude à l'endroit de la guerre sud-africaine, c'est celle-là même adoptée par sir John Macdonald en 1885, alors qu'il refusa d'accorder aux autorités britanniques le droit de recruter des soldats au Canada pour l'armée anglaise au Soudan? Mon attitude sur cette question, c'est celle là même que prit sir Charles Tupper en 1893, lorsqu'il déclara, à Washington, que c'était une idée fausse de chercher à resserrer les liens rattachant la Grande-Bretagne à ses colonies en invoquant le principe de l'unité pour la défense de l'empire ; que le Canada avait amplement fait sa part et son devoir pour la défense impériale, en fortifiant son propre territoire et en développant ses propres ressources, par la construction de voies ferrées au Nord-Ouest, et en donnant aux troupes britanniques libre communication entre l'Angleterre et l'Asie.

En quoi mon attitude à l'égard de la guerre sud-africaine différait-elle donc de celle prise, en temps de paix, par sir John A. Macdonald, sir Charles Tupper et sir W. Laurier ? Je le demande, pourquoi révoquer en doute le loyalisme d'un concitoyen, parce que, l'heure critique arrivée, alors qu'il s'agit d'appliquer un principe, il demeure fidèle à ses convictions, plutôt que de céder à l'entraînement passager de l'opinion populaire ?

Mais ce n'est pas tout. A l'issue de la guerre sud-africaine, le principe même que je préconisais en 1899 fut posé par les délégués du gouvernement canadien à Londres et adopté, à l'encontre de l'argument formulé par le ministre de la Guerre en Grande-Bretagne. La thèse que j'ai soutenue au cours de la guerre en Afrique du sud au sujet de la défense impériale—et je mets

au défi qui que ce soit dans cette Chambre ou en dehors de cette enceinte de prouver le contraire—est celle-là même que le premier ministre, le ministre de la Milice, le ministre des Douanes, le ministre des Finances ont énoncée à Londres en 1902 et fait adopter, à l'encontre des vœux du gouvernement impérial. Le principe qu'ils ont posé, c'est que le meilleur moyen d'organiser la défense de l'empire, c'est de laisser à chaque partie de l'empire le soin de veiller à sa propre défense.

Mais voici un argument encore plus probant. L'attitude que j'ai adoptée sur la question de la coopération du Canada à la guerre de l'Afrique-sud c'est celle-là même que prit le premier ministre le 3 octobre 1899, à cela près que, pour des raisons que je m'abtiens de discuter en ce moment, raisons qui sont sans doute parfaitement probantes aux yeux du premier ministre et de ses collègues, ils modifièrent leur attitude, dix jours plus tard. Le devoir leur dictait peut-être cette ligne de conduite. Je suis bien plus modérée et conciliant que certains de mes amis ne se l'imaginent, et j'accorde volontiers que le Gouvernement avait peut-être le devoir de modifier son attitude. Mais le moins que je puisse attendre de la loyauté de ces messieurs et des députés des deux côtés de cette Chambre, c'est qu'on me laisse liberté de tenir à l'attitude que j'ai prise et que le premier ministre lui-même avait adoptée, dix jours auparavant sans qu'on lui infligeât de flétrissure, en lui appliquant les vocables : rebelle, traître, démagogue.

Quelle est l'autre question qui m'a mis en posture de quasi-opposition au Gouvernement ? C'est la question des bills relatifs à l'autonomie du Nord-Ouest.

Le ministre de la Justice ou tout autre de mes collègues libéraux a-t-il le droit de dire que j'ai alors joué le rôle d'un sujet britannique sans loyalisme, ou celui d'un faux ami du Gouvernement ? Lorsque le premier ministre saisit la Chambre de ce projet de loi, aurait-il pu trouver un partisan plus fidèle, plus zélé que moi pour la défense de sa cause ? Encore une fois, je ne veux pas ramener cette question sur le tapis ni la passer au crible de la critique ; je ne dirai pas que le premier ministre a eu tort de modifier son attitude, mais je le demande ici à tout esprit impartial : parce que j'ai préféré m'en tenir au système primitif du Gouvernement, après qu'il eût décidé de le modifier, faut-il me stigmatiser comme un faux ami du premier ministre ? Parce que le député de Brandon (M. Sifton) a remis son portefeuille et provoqué une crise, faut-il qu'on me jette à la figure l'épithète de libéral traître à son parti ? Qui donc a provoqué cette crise ? Est-ce un humble député libéral, demeuré fidèle à son parti, et prêt à lui prêter son concours, tant que ce parti resterait fidèle à lui-même ? On bien est-ce un membre du cabinet qui provoqua cette crise et un autre ministre qui l'accentua davantage, en menaçant de démissionner ? Je serais curieux de savoir où se trouvaient alors les vrais amis du Gouvernement et les faux amis ? Je me garderai bien d'accuser le député de Brandon ou le ministre des Finances d'avoir fait banqueroute à l'amitié. Je ne veux pas faire l'examen de conscience de ces messieurs, afin de découvrir à quels mobiles ils ont obéi. Je respecte leurs mobiles, mais je prétends avoir droit au même respect. Si le ministre des Finances et le député de Brandon ont droit au respect et à l'appui du parti libéral parce qu'ils ont mieux aimé provoquer une crise au sein du cabinet canadien, et qu'ils ont jugé bon de mettre en péril l'existence du parti libéral au Canada, afin de forcer le premier ministre à désavouer ses propres déclarations et à modifier sa ligne politique, pourquoi m'insulterait-on en m'appelant faux ami du premier ministre, parce que j'ai jugé convenable de m'en tenir au système que le Gouvernement avait énoncé en premier lieu ?

Dans tout le cours du débat qui s'est déroulé en 1905, pourrait-on citer une seule parole qui tende à montrer que j'ai demandé au Gouvernement de faire autre chose que ce qu'il avait promis de faire, ou que j'ai cherché à l'engager à s'écarter de l'attitude qu'il venait de prendre, au mois de février de cette même année ? En se plaçant même au point de vue le plus étroit de l'esprit de parti, quel est le plus coupable aux yeux du partisan ? Est-ce celui qui force son propre parti à modifier un système qu'il a publiquement énoncé, ou bien celui qui s'oppose à ce changement, après qu'il a été imposé par les faux amis—pour emprunter le vocable du ministre de la Justice—qui ont pris leur chef à la gorge, dans un moment de crise, pour le forcer à effectuer ce changement ?

L'opposition que j'ai faite ensuite, pendant la discussion en comité, à l'adoption du bill concernant l'autonomie du Nord-Ouest a été pleinement justifiée par l'attitude du Gouvernement lui-même qui, après de longs mois de débats, avisa un député du Nord-Ouest (M. Lamont) de proposer un amendement concédant le point pour lequel je combattais depuis deux mois. Ce n'est qu'après une longue discussion et après plusieurs entrevues avec le premier ministre, le ministre de la Justice et d'autres que je réussis à les convaincre que le texte proposé par l'honorable député de Brandon (M. Sifton) pour l'article 16, aurait virtuellement pour effet, s'il était adopté, d'abolir les droits de la minorité dans tous les districts du Nord-Ouest à quelques exceptions près. C'est alors qu'on vit apparaître M. Lamont avec un amendement que le Gouvernement accepta et qui était, en grande partie, la justification de l'attitude que j'avais prise.

A quel propos l'honorable député de Montmagny et moi avons-nous combattu pour la troisième fois la politique du Gouvernement? C'est à propos du projet de loi relatif au re-

pos dominical. Je n'insisterai pas sur ce point, puisque l'attitude du Gouvernement au Sénat, et celle du ministre de la Justice dans cette Chambre, en acceptant du Sénat, presque tous les amendements que nous avions proposés ici prouvent clairement que notre attitude sur cette question n'était pas si radicalement incompatible avec les principes et la politique du parti libéral que certains ont bien voulu le prétendre. S'il en était autrement, ce serait, de la part du Gouvernement, l'aveu qu'il est prêt à accepter n'importe quoi de n'importe qui.

Il se peut, monsieur l'Orateur, que ce soit mon attitude à l'égard de la politique d'immigration du Gouvernement qui m'ait attiré les foudres de l'honorable ministre de la Justice. Mais ici encore, je ne vois aucune raison plausible pour justifier le reproche de déloyauté. Il est possible aussi que je sois tellement saturé de déloyauté que j'aie désappris la véritable signification de ce mot. Si l'on m'accuse, est-ce parce que je me suis opposé à ce qu'on emploie l'argent du peuple canadien à faire venir dans ce pays des gens qui n'appartiennent pas à la nationalité britannique et qui ne sont pas imbus des idées britanniques ? Est-ce parce que j'ai combattu une politique dont le résultat, dans vingt-cinq ans, pourrait être de nous donner une population sans nationalité propre ? Est-ce parce que je n'ai pas voulu d'une politique dont l'application par l'entremise de syndicats juifs et hollandais formés en Europe pour attirer ici des Européens de toutes classes et de toutes conditions, aurait eu pour résultat inévitable de modifier le caractère de notre population ? J'ai peine à croire que le ministre de la Justice tienne la "North Atlantic Trading Company" pour une de ces institutions britanniques auxquelles on ne peut toucher sans danger ? La "Saskatchewan Valley Land Company" est-elle une de ces augustes institutions consacrées par le temps, et qui ont été mises en péril ? Est-ce parce que nous n'avons pas voulu que les terres du peuple canadien soient livrées à vil prix à des spéculateurs des Etats-Unis qui les revendent ensuite aux colons américains à des prix élevés qu'on nous dénonce comme des sujets déloyaux de Sa Majesté et de faux amis du Gouvernement ? Est-ce parce que nous nous sommes opposés à ce que les terres du Canada fussent livrées à l'avidité des grandes compagnies ? Je m'étais toujours imaginé que défendre les droits du peuple contre les empiètements des grandes compagnies était un principe libéral. Je le crois encore et je n'admets pas avoir mérité l'ostracisme de certains soi-disant hommes d'Etat libéraux pour avoir persisté à professer ce qu'ils ont eux-mêmes prêché pendant des années.

Sont-ce mes attaques contre l'honorable député de Brandon, qu'on me reproche ? Il y a eu entre lui et moi des divergences d'opinion, mais je ne crois pas qu'il soit homme à vouloir se soustraire aux attaques de qui que ce soit en se réfugiant derrière les institutions britanniques. Il est trop intelligent et trop habile pour agir ainsi, et je trouve peu convenable qu'un de ses ex-collègues et peut-être un de ses futurs collègues cherche à dissimuler une légitime divergence d'opinion en agitant le drapeau anglais et en faisant appel aux institutions britanniques.

Je ne faisais pas encore partie de la Chambre entre 1891 et 1896, mais j'étais un auditeur assidu des débats du Parlement, du haut de la tribune des journalistes, où je regrette quelquefois de ne plus être, et je n'ai pas oublié les spirituels et caustiques discours de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) alors que le parti conservateur répondait sans cesse aux attaques de l'opposition en agitant le drapeau anglais, pour faire oublier les fautes de son administration. Je me rappelle tout particulièrement un de ces discours dans lequel sir Richard Cartwright, après avoir énuméré une longue théorie de scandales que le parti libéral reprochait au gouvernement conservateur, ajoutait : " Oh ! oui, mais jetons sur tout cela le manteau de la loyauté et les plis du drapeau anglais."

Je n'ai pas de conseils à donner à mes amis libéraux de la province d'Ontario, et si je me risquais à leur en donner, il est probable qu'ils ne les suivraient pas. Quoi qu'il en soit, un bon conseil peut quelquefois sortir d'une bouche indigne et je me permettrai de leur dire ceci : les libéraux d'Ontario auraient bien tort d'adopter la politique ou les moyens de gouvernement du parti conservateur pour se maintenir au pouvoir. L'honorable M. Ross a cherché à exploiter le patriotisme des électeurs, il s'est déclaré en faveur d'un protectionnisme outré, il a renié tous les principes du parti libéral et quel a été le résultat de cette politique?

Si nos amis d'Ontario s'imaginent qu'en adoptant cette tactique, qu'en reniant les principes qu'ils professent depuis vingt-cinq ans, ils parviendront à amener la province au libéralisme, ils commettent une grande erreur. Ils ne réussiront qu'à la rendre plus tory que jamais et nous aurons une répétition des événements de ces dernières années. Si les électeurs d'Ontario se décident une bonne fois à devenir des adeptes du " jingoïsme " et du " toryisme ", ils voteront pour les véritables tories et les véritables jingoes, et non pour les tories et les jingoes de contrebande, même si ces derniers agitent le drapeau plus furieusement que leurs adversaires et renient jusqu'à leur dernier principe.

Le plus amusant de l'affaire, c'est que pas une de ces questions n'a été mentionnée dans l'élection du comté de Québec. Au début de mon discours j'ai expliqué en quoi consistait le programme du jeune candidat indépendant. L'honorable premier ministre est venu lui-même dans le comté et je ne crois pas qu'il récuse le résumé que voici de son discours aux électeurs : Quatre candidats

sont sur les rangs. Je n'ai rien à dire contre les trois autres, mais je préférerais voir M. Amyot élu, parce qu'il a été choisi par la convention et qu'il se présente comme un franc libéral.

C'est le seul argument invoqué par l'honorable premier ministre pour appuyer la candidature de M. Amyot. Le moment aurait cependant été bien choisi pour dénoncer cette dangereuse agitation contre les institutions britanniques qui a si fort effrayé l'honorable ministre de la Justice. Après le départ du premier ministre, la lutte se continua.

Le jour de la présentation officielle —le jour de mon arrivée—deux des candidats se retirèrent et deux restèrent en présence, M. Amyot, le candidat ministériel battu, et M. Robitaille, le candidat libéral indépendant. Quels titres M. Amyot invoquait-il pour solliciter les suffrages ? Il disait : " Vous devez voter pour moi, parce que je suis le vrai candidat libéral, parce que sir Wilfrid Laurier est le premier Canadien français qui ait été premier ministre du Canada et sera le dernier Canadien français qui occupera cette haute position. Un peu plus tard les journaux conservateurs franaçis—ils commettaient une grande faute à leur propre point de vue—déclaraient que la lutte se faisait entre sir Wilfrid Laurier et le gouvernement libéral d'un côté, et de l'autre une poignée de jeunes révoltés, à la suite de Bourassa et ses amis. Quel était l'argument favori des ministériels de Québec ? Ils disaient: Un vote pour Robitaille est un vote pour Bourassa, un homme dont le grand-père est mort protestant et dont l'oncle a refusé de payer ses contributions à l'Eglise catholique.

L'honorable ministre de la Justice peut-il m'indiquer à quel endroit de la constitution britannique cela est écrit ? On me dira peut-être que ces arguments ont été employés par de vulgaires cabaleurs, mais cela n'est pas. Ces arguments sont partis du bureau d'un sénateur qui est en même temps l'organisateur du parti libéral dans le district de Québec, M. le sénateur Choquette. Ils ont été colportés dans tout le comté par son propre associé qui avait été candidat du gouvernement Parent, aux élections provinciales ; ils ont été employés par un ex-candidat, M. Dubord; par le fils de M. Amyot et par un membre de l'Assemblée législative. Dans tout le comté on répétait qu'un vote pour Robitaille était un vote pour le petit-fils d'un enfant insoumis de l'Eglise. Est-ce en se servant de ce même argument que le ministre de la Justice entend faire appel au patriotisme des électeurs d'Ontario pour la défense des institutions britanniques ?

J'ai dit il y a un instant et je répète que mon intention n'est pas de déclarer la guerre au Gouvernement, mais il vaut mieux définir nos positions. Depuis nombre d'an-

nées l'honorable premier ministre déclare—en toute sincérité, sans aucun doute—que l'ambition de sa carrière est de resserrer l'union entre les différentes races qui habitent le Canada. On a insinué devant cette Chambre, on a imprimé en gros caractères dans les journaux ministériels de Québec que le but du petit groupe des nationalistes était de défaire l'œuvre du premier ministre et c'est cette accusation qui a été répétée par l'honorable ministre de la Justice. Je défie tout membre du cabinet, et tout membre du parti libéral, d'établir que je me sois jamais adressé aux électeurs de la province de Québec en leur qualité de Canadiens français. Je ne me suis jamais servi dans la province de Québec d'autres arguments que ceux que j'employais ici. Un journal ministériel de Montréal, le " Herald " m'a rendu justice sur ce point en déclarant que l'ostracisme prononcé contre moi reposait sur une fausseté inventée par le parti conservateur à une époque où il croyait avoir intérêt à accuser le parti libéral de déloyauté dans la personne d'un de ses membres, et propagée ensuite par les journaux libéraux qui crurent de bonne politique de signaler la grande différence entre les partisans loyaux du gouvernement et les membres déloyaux du parti nationaliste.

Dans le fait, monsieur l'Orateur, il n'existe pas de parti nationaliste. Il y a dans la province de Québec un groupe de jeunes gens appartenant aux deux partis politiques qui préconisent depuis quelques années le développement de toutes les richesses du Canada et l'expansion du principe de l'autonomie. Le principe fondamental de leur organisation est que le Canada devrait jouir de toute l'autonomie à laquelle une loyale colonie anglaise peut avoir droit, que chaque province devrait posséder toute l'autonomie à laquelle a droit un membre de la confédération canadienne. Partant de ce principe, ce groupe était opposé à la participation du Canada aux guerres de l'empire et il a combattu le projet de Chamberlain en matière de législation douanière.

Quant à la participation du Canada aux guerres de l'Europe, je demande encore une fois si cela fait partie du programme politiqu du parti libéral que le Canada participe de droit aux guerres de l'Angleterre? S'il en est ainsi, que devient la déclaration du premier ministre en 1891, et que devient l'attitude prise par le ministère libéral à Londres en 1902 ? D'autre part, doit-on nous accuser de déloyauté parce que nous combattons les visées commerciales de M. Chamberlain ? Sur ce point, le sentiment nationaliste de la province de Québec n'a jamais eu de plus fidèle interprète que le ministre de l'Agriculture, dans un discours qu'il prononçait au Reform Club de Montréal, peu de temps après la défaite du cabinet Balfour. Notre politique sur ce

point est exactement celle qu'exposait l'honorable ministre de l'Agriculture dans ce discours, rien de plus, rien de moins.

Quant à notre politique à l'égard d'un conseil impérial, elle est définie dans la réponse si explicite du gouvernement canadien à l'invitation du gouvernement anglais de prendre part à la conférence de 1902.

C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, je dis qu'on place la discussion des questions politiques de ce pays sur un terrain dangereux quand on voit un homme comme le ministre de la Justice entreprendre de convaincre la population d'Ontario qu'il existe dans la province de Québec un parti nationaliste en antagonisme avec les institutions britanniques—ce qui est absolument erroné. L'honorable ministre joue avec le feu quand il déclare aux électeurs d'Ontario qu'il existe dans la province de Québec un parti nationaliste qui est opposé à la bonne entente entre les diverses races et les diverses nationalités qui peuplent ce pays, car je répète que cela est faux.

Nous avons chacun notre manière de voir. J'ai déjà expliqué ici, beaucoup plus longuement que je ne l'ai jamais fait dans la province de Québec que je considère comme une erreur de travailler à créer l'union dans le pays, en voulant amener les Français à penser comme les Anglais ou les Anglais à penser comme les Français. La seule base sur laquelle il est possible de fonder une nation unie au Canada, c'est d'être franc et sincère envers toute la population de tout le pays. Jamais un homme public devrait tenir un langage dans la province d'Ontario et un autre dans la province de Québec. On n'arrivera jamais à l'union des races tant qu'on verra des hommes publics, en s'adressant à des électeurs d'Ontario, dénoncer comme traître la population de Québec qui est aussi loyale aux institutions britanniques que l'honorable ministre de la Justice lui-même, et tant que d'autres ministres du même cabinet diront à la population de Québec qu'elle n'a pas de justice à attendre de la majorité anglaise du Canada.

Dans la récente élection du comté de Québec, le jour de la présentation des candidats, le candidat ministériel déclara qu'il est vrai que le Gouvernement n'avait pas accordé pleine justice à la minorité du Nord-Ouest, mais qu'il était inutile de demander plus, car la majorité anglaise ne voudrait pas l'accorder. J'ai nié cela, et j'ai pris, dans cette circonstance, la même attitude que j'ai toujours prise dans la province de Québec. J'ai déclaré que notre population avait été trompée sur les véritables sentiments de la majorité anglaise à son égard. J'ai déjà dit, et au risque d'agacer les nerfs de l'honorable ministre de la Justice et de quelques-uns de ses amis, je répète que si nous nous adressons au sentiment de justice de la majorité de langue anglaise de ce pays nous pouvons l'amener à s'entendre avec nous et que si nous nous adressons au sentiment de justice des Canadiens français, nous pouvons les amener à s'entendre avec la majorité protestante pour travailler de concert à la paix, à la prospérité et à la grandeur du pays.

Mais j'ai dit aussi et je répète que les concessions ne peuvent pas venir toujours du même côté et qu'il faut que chaque race y mette du sien.

Il faut cesser aussi d'aller dans une province et de dire aux électeurs : " Ne touchez pas au Manitoba ! Pas d'écoles séparées pour le Manitoba ! Le gouvernement libéral est le premier ministère canadien qui ait envoyé des troupes combattre avec l'armée anglaise ! le gouvernement libéral a fait pour l'impérialisme ce que n'avait fait aucun ministère conservateur ! " et d'aller ensuite dire dans la province de Québec : " Electeurs canadiens-français, vous devriez voter pour nous, car Laurier est le seul premier ministre canadien-français que nous ayons jamais eu ; si Tupper avait été au pouvoir, ce n'est pas 2,000 mais 10,000 hommes qu'il aurait envoyé dans le Sud-Africain ; votez pour les libéraux parce que Bourassa, Lavergne et leurs amis donnent leur appui au docteur Sproule et aux orangistes de la Chambre des communes pour renverser sir Wilfrid Laurier."

Ce n'est pas par de semblables moyens qu'on assurera l'union et l'harmonie au Canada.

Je vois sourire quelques-uns de mes honorables amis. Tout cela peut paraître assez futile dans un sens, mais là où la chose devient sérieuse, c'est quand on voit un ministre de la couronne, parlant à des électeurs en grande majorité protestants, leur déclarer qu'il existe dans la province de Québec un groupe conduit par des membres du Parlement et dont le but est de saper et détruire les institutions britanniques ; la chose est d'autant plus grave que le ministre qui fait cette affirmation doit savoir qu'elle est fausse. S'il l'ignore, il peut se renseigner auprès de ses collègues. Sur ce point, je me contenterais de l'unique témoignage de l'honorable premier ministre. Je connais assez son amour de la justice et son sens de l'honneur pour savoir que bien qu'il puisse blâmer l'attitude que j'ai cru devoir prendre sur certaines questions, il n'hésiterait pas à déclarer que je n'ai jamais cherché à soulever des conflits de races ou de religions et que, surtout, je n'ai jamais attaqué les institutions britanniques.

Je me rappelle le temps où j'étais hué à Montréal par des partisans du Gouvernement pour avoir dit, au milieu de l'excitation soulevée par la guerre du Sud-Africain, que l'Angleterre était un grand pays, que M. Chamberlain n'était pas toute l'Angleterre et qu'un jour les idées larges finiraient par triompher dans ce pays. Quelles raisons m'opposait-on alors ? On disait que la guerre aux Boers était injuste ; que le Canada n'aurait pas dû y prendre part et sir Wilfrid Laurier y avait été forcé par le fanatisme de toute la population de langue anglaise du Canada.

Si le Gouvernement se tourne du côté d'Outario et cherche a soulever les électeurs en dénonçant à leur vindicte des hommes aussi droits et aussi loyaux que nous, il prend un moyen beaucoup plus sûr de rendre inutiles les efforts de l'honorable premier ministre que s'il accordait aux libéraux la liberté de parole.

Il y a neuf ou dix ans, peu de temps après mon arrivée au Parlement, j'entendis l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) répondre à un orateur de la gauche qui reprochait au Gouvernement les allures indépendantes de certains de ses partisans. J'ai oublié quelle question était alors en jeu, mais je me rappelle que le premier ministre déclara que le parti libéral ne pouvait pas être discipliné comme le parti conservateur, qu'il était fondé sur le principe de la liberté et qu'il ne pouvait pas exister, si on n'accordait pas à ses membres une certaine latitude de pensée, de parole et d'action.

J'espère que l'honorable premier ministre n'a pas changé d'avis ; car il sait qu'il y a douze ans, lorsque j'acceptai la candidature pour la première fois, j'ai posé comme condition au chef du parti libéral et à mes électeurs que je me réservais mon entière liberté d'action au Parlement, et que je ne recevrais aucune aide pécuniaire ou autre du parti libéral, pour me faire élire. C'est sous ces conditions que j'ai été élu; c'est sous ces conditions que j'ai été réélu trois fois et c'est sous ces conditions que je resterai membre du Parlement ou que j'en sortirai. C'est un des principes fondamentaux du parti libéral que chaque membre de ce parti peut se réclamer auprès de ses concitoyens de la doctrine de la liberté d'action. Si le parti libéral se croit encore assez tolérant et assez fort pour permettre à ses membres une certaine somme de liberté de pensée et d'action, très bien. Mais si tout cela doit être changé, si les libéraux doivent subir une règle de fer, si on veut imposer au Gouvernement une politique qui sera la négation de tout ce que le parti libéral a prêché, une politique étroite de chauvinisme qui consiste à agiter le drapeau anglais chaque fois que surgit une question qu'on ne tient pas à voir discuter ouvertement, c'est encore bien, mais qu'on le sache.

Monsieur l'Orateur, j'ai atteint le but que je m'étais proposé en demandant le renvoi du débat, qui était d'exposer notre attitude dans l'élection du comté de Québec, et de faire connaître à nos collègues notre position dans la province de Québec. Pour se rendre compte de cette situation, il n'est pas nécessaire de se demander quelle sera l'attitude du Gouverenement. Nous ne varierons pas uniquement parce que la politique du Gouvernement aura varié. Nous avons toujours été libéraux et nous restons libéraux. Et parce que nous sommes des libéraux, parce que nous sommes de libres sujets anglais, parce que nous croyons que la liberté d'opinion existe dans ce pays, nous entendons nous en tenir aux principes du libéralisme. Chaque fois que nous verrons le parti libéral proposer des mesures réactionnaires inspirées du toryisme et du jingoïsme, nous les combattrons, parce que nous sommes des libéraux.

M. E. B. DEVLIN (Wright) : Monsieur l'Orateur, depuis jeudi matin nous avons été témoins de beaucoup d'événements marquants. Les cérémonies qui ont accompagné l'ouverture du Parlement ont été des plus imposantes ; le discours du trône contenait des déclarations très importantes ; les honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse qui vous a été remise ont prononcé des discours qui leur ont valu les éloges unanimes de la Chambre. Mais, monsieur l'Orateur, quelque imposantes que toutes ces choses aient été, ce qui m'a le plus frappé et ce qui, j'en suis certain, a dû jeter dans la stupéfaction plus d'un membre de cette Chambre, ça été d'entendre vendredi soir l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) donner une conférence sur la moralité politique. Je suis certain de ne rien exagérer en disant que très peu d'entre nous s'attendaient—à la suite de certaines révélations récentes—à ce que cet honorable député oserait reparaître au Parlement. Il est revenu et il a pris la parole. Qu'a-t-il à dire? Jetant un pieux regard vers la droite, il dit : "Soyons bons, évitons le mal." Je demande à mes collègues si un Parlement a jamais été témoin d'un pareil spectacle. Le journal conservateur du matin de la capitale, semble se rendre compte du ridicule de la situation, puisqu'il a imprimé ce discours dans le plus petit caractère possible et à cherché à le dissimuler dans un coin obscur du journal.

Le "Citizen" d'Ottawa, ne se fait pas d'illusion. Le public ne s'en fait pas non plus sur le rôle de l'opposition, et les électeurs n'accepteront pas d'être conduits par l'honorable député de Toronto-nord. Cet honorable député ne pouvait trouver de langage assez énergique, d'expressions assez fortes pour parler de l'honorable M. Hyman.

Nous connaissons tous l'honorable ministre des Travaux publics, qui a été longtemps un de nos collègues, et dans ce temps d'épreuves qu'il traverse, il a su se grandir encore par la courageuse décision qu'il a prise. (Interruptions à gauche). Les honorables députés de la gauche peuvent sourire, mais quels sont les faits? Légalement l'honorable ministre avait entièrement le droit de reprendre son siège, et au point de vue de l'honorable député, je maintiens que même si quelques votes ont été obtenus par des moyens illégitimes, l'honorable ministre n'a pas acheté sa majorité. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) nous a parlé de l'opinion publique vénale d'Ontario, mais moi qui habite la province de Québec, j'ai une trop haute opinion de la population de la province d'Ontario pour croire qu'un com-

té de cette province puisse être acheté, et surtout, la division électorale de London.

M. Hyman avait été élu ; M. Hyman avait droit à son siège, et cependant ce siège est vide aujourd'hui. Pourquoi? Parce que M. Hyman est un homme honorable. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) osera-t-il en faire autant? Pourquoi ne le fait-il pas? Ils sont nombreux dans le pays ceux qui croient qu'il aurait dû depuis longtemps demander à ses électeurs s'il possède encore leur confiance. Le temps est arrivé de faire connaître la vérité et de démasquer l'hypocrisie. Nous sommes avertis que la présente session sera acrimonieuse. Nous sommes prêts à la lutte. Que l'opposition fasse avancer ses bataillons et elle s'apercevra qu'il lui faudra changer quelques-uns de ses chefs avant de pouvoir espérer remporter la moindre victoire.

Au cours du présent débat, il a été fait allusion à la grève de Buckingham, dans le comté de Labelle, voisin de celui que j'ai l'honneur de représenter. Je ne discuterai pas longuement cette question et cela pour deux raisons. La première, parce que je n'aime pas à me mêler des affaires de mon voisin. La seconde, c'est que l'affaire est maintenant devant les tribunaux qui devront se prononcer et dire qui a eu tort et qui a eu raison. Je dois dire cependant que je suis pleinement satisfait de la conduite tenue par l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux). Il n'a pas été lent à offrir ses services, et s'ils avaient été acceptés nous n'aurions pas à déplorer les tristes événements qui ont jeté le deuil dans plus d'une famille. L'honorable ministre du Travail a fait tout ce qu'il est possible à un homme de faire dans l'intérêt des classes laborieuses. Tout dernièrement encore, il remportait une victoire signalée en Angleterre en faisant modifier les lois de la mère patrie de manière à faire punir sévèrement ceux qui, au moyen de déclarations fausses, engageront des ouvriers à venir au Canada prendre la place des grévistes. A titre de représentant d'un comté où la classe ouvrière forme un élément important, je remercie l'honorable ministre du Travail des ardentes sympathies qu'il a témoignées aux prolétaires et de ses efforts pour améliorer leur sort.

Le capitaliste, monsieur l'Orateur, ne manque jamais d'amis et de défenseurs, mais il n'en est pas ainsi pour l'humble travailleur, et bien que je voie avec plaisir l'arrivée de capitaux au Canada, que je me réjouisse de voir nos manufactures et nos chemins de fer prendre de l'extension, et nos canaux élargis et creusés, ce qui me réjouit surtout, c'est que ce progrès contribuera à améliorer le sort des salariés. Tout ce que le Gouvernement pourra faire , pour arriver à ce résultat, recevra mon appui le plus cordial.

Jusqu'à présent, il n'est rien sorti des prédictions des honorables membres de la gauche. Depuis dix ans leurs sentinelles et leurs vigies cherchent à découvrir quelque chose qui serait de nature à nuire au Gouvernement. Après toutes ces longues recherches, qu'ont-ils trouvé ? Depuis dix ans, le Gouvernement a dépensé des centaines de millions de dollars, et à quoi se résument les méfaits que nos adversaires prétendent avoir découverts? Toutes leurs découvertes se résument à l'affaire de la North Atlantic Trading Company et à ce petit quai de Hull dont l'honorable député de Toronto-nord nous a parlé l'autre soir. L'opposition a consacré une bonne partie de la dernière session à scruter cette affaire de la North Atlantic Trading Company. A-t-elle réussi à découvrir quelque chose ? Tout ce qu'elle a pu établir, c'est que l'entreprise avait reçu la sanction de lord Strathcona. (Dénégations.) Oui, oui. Les honorables députés de la gauche connaissent lord Strathcona. Il était autrefois un de leurs alliés politiques ; or je leur demande s'ils supposent qu'il aurait consenti à sanctionner un contrat immoral. Je crois que nos adversaires feront bien de renoncer à discuter cette question.

Il reste l'affaire du petit quai de Hull, déterrée par l'honorable député de Toronto-nord. Lui qui n'a aucune objection à voter des sommes considérables pour venir en aide aux sinistrés des pays étrangers, serait prêt à refuser une allocation modeste pour un quai dans une ville que deux incendies successifs a ravagée. L'honorable député oublie de plus que lorsque ce quai a été contruit, il n'existait pas de pont interprovincial pour réunir Hull à Ottawa, et que le trajet devait se faire par un bateau. Qu'il vienne à Hull interroger ses bons amis conservateurs et ils lui diront qu'à l'époque où ce quai a été construit, c'était une nécessité publique et qu'il n'y a pas eu de gaspillage.

Je n'occuperai pas davantage le temps de la Chambre. Nous n'avons pas la prétention de soutenir que de légères erreurs n'ont pas pu être commises ci et là, mais nous approuvons la politique générale du Gouvernement et nous sommes fiers de pouvoir démontrer que le pays n'a jamais fait de progrès aussi rapides que depuis ces dix dernières années de régime libéral. Notre commerce a augmenté de plusieurs millions chaque année. Le crédit du Canada est plus solide que jamais sur les marchés financiers de l'étranger. Nos importations et nos exportations ont atteint un chiffre qu'elles n'avaient jamais connu auparavant. Les excédents ont remplacé les déficits, la confiance règne partout, toutes les énergies trouvent à s'employer et la prospérité est universelle. De gigantesques entreprises sont vigoureusement menées ; nos vastes plaines du Nord-Ouest se peuplent rapidement, notre population est heureuse et paisible et nous pouvons dire en toute vérité : " le Canada est une nation."

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : Ce n'est pas mon intention, monsieur l'Orateur, d'intervenir dans la querelle de famille dont nous avons été témoins cet après-midi. Je me bornerai à quelques remarques sur le discours du trône.

L'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a prononcé un discours excellent, sous plus d'un rapport, en proposant l'adresse. Ses remarques étaient empreintes d'un ton de sincérité qui me porte à croire que nous pouvons espérer obtenir des honorables députés de la droite quelque chose de mieux que ce qu'ils nous ont donné depuis quelques années. Je le remercie de nous avoir au moins donné cette espérance. Sous plusieurs rapports, son discours est un des meilleurs que nous ayons entendu du côté ministériel, depuis bien longtemps.

Il est généralement admis que le pays est prospère, si nous n'envisageons que les progrès commerciaux. L'ensemble de nos importations et de nos exportations est très élevé, mais si l'honorable ministre des Finances veut bien examiner les chiffres de plus près, je crois qu'il constatera que le chiffre de nos importations est trop fort relativement à celui de nos exportations. Des chiffres cités par l'honorable député de Lambton-ouest, il ressort que durant l'exercice de 1905 nous avons importé pour $63,000,000 de plus que nous n'avons exporté. Cette différence constitue une énorme balance de commerce contre le Canada. L'écart est trop considérable pour représenter une saine situation économique, et j'espère que le ministre des Finances dans les modifications à apporter au tarif, verra à réduire considérablement nos importations et prendre des mesures pour qu'une forte proportion de ces $63,000,000 de produits importés, soit à l'avenir fabriqués dans le pays. Nous possédons amplement les moyens de le faire. Nous avons les ouvriers, nous avons les usines, nous avons les ressources naturelles ; nous devons pouvoir fabriquer dans le pays tout ce dont le Canada a besoin, et je maintiens que c'est une saine proposition commerciale de demander un tarif grâce auquel cet excédent d'importation de $63,000,000, soit fabriqué au Canada ce qui assurerait à nos ouvriers plus de travail et de meilleurs gages que ceux qu'ils reçoivent.

On a aussi parlé des impôts ; ils sont évidemment trop élevés. Les libéraux, en 1896, déclaraient notre revenu et nos dépenses excessifs, et ils nous promirent des réductions importantes, s'il étaient appelés à la tête des affaires du pays. Cette promesse n'a pas été tenue. En 1895, les impôts s'élevaient en tout à environ $42,000,000. En 1905 ils étaient de $78,000,000, de sorte que dans cette courte période, nos gouvernements ont presque doublé les impôts et les dépenses.

Je maintiens que rien ne justifie un pareil état de choses, dans un pays comme le Canada, et bien qu'on allègue que la dette de l'Etat n'a pas augmenté, les impôts qui pèsent sur la population ont augmenté au point qu'il faut maintenant deux dollars là où un dollar suffisait autrefois. A l'heure qu'il est la population du Canada paie presque deux fois plus qu'à l'époque où les conservateurs ont quitté le pouvoir en 1896. Dans tous les cas, le tarif doit être bientôt remanié et nous attendrons que ces remaniements nous soient soumis avant de critiquer ce qui a été fait.

On a aussi parlé du traitement de faveur accordé aux produits anglais.

J'espère que l'honorable ministre des Finances verra à nous donner quelque chose de plus pratique et de plus profitable que ce que nous avons actuellement. Pour ma part, je m'en tiens à ce que j'ai toujours dit; je suis en faveur d'un traitement de faveur mutuel, entre l'Angleterre et ses colonies, et je regrette infiniment que les négociations entre le Canada et l'Australie aient aussi misérablement échoué. On ne paraît même pas s'en être occupé ; s'il faut en croire les journaux, on n'aurait même pas répondu aux propositions du gouvernement australien. Si ces renseignements sont exacts, le gouvernement canadien a commis une erreur et s'est mal conduit à l'égard des colonies sœurs.

Nous devons traiter les autres colonies avec déférence et si l'Australie nous fait des propositions, nous devons les recevoir dans un esprit de cordiale amitié et nous devrions nous efforcer de former une étroite union commerciale avec les colonies australiennes. Je regrette beaucoup que cela n'ait pas été fait.

On nous annonce que la loi relative aux postes sera modifiée. J'ignore en quoi consisteront ces modifications, mais autant qu'il m'est permis d'en juger, rien dans ce pays n'a un besoin plus urgent de modification que la loi relative aux postes. Je ne sais pas si le directeur général des Postes (M. Lemieux) a reçu une circulaire distribuée par les directeurs de bureaux de poste du pays, mais j'espère qu'il l'a reçue. Elle démontre que ces fonctionnaires sont insuffisamment retribués et que le Gouvernement, malgré un budget de dépenses énorme, n'a pas trouvé le moyen de leur payer un salaire qui leur permette de vivre.

Quelques-uns d'entre eux touchent des appointements de $25 à $50, et il s'en trouve même qui fournissent un cheval. En outre, on constate que par tout le pays les salaires des employés des postes sont absolument insuffisants. Voilà la situation dans laquelle s'est trouvé ce service.

De plus, on dit qu'au Nord-Ouest le service des postes est loin d'être ce qu'il devrait; qu'il se fait souvent avec lenteur, que le courrier arrive parfois avec peine à destination et que les lettres dont le transport exige une couple de jours arrivent assez souvent dix ou quinze jours en retard. Il y a toutes les raisons pour que le Gouvernement veille à la régularité du service postal.

Mais c'est la corruption électorale, question abordée par mon honorable collègue de Lambton-ouest (M. Pardee), qui constitue le sujet qui mérite vraiment de fixer l'attention de la Chambre, et c'est à ce sujet que j'entends consacrer tout particulièrement quelques-unes de mes observations. L'honorable député de Wright (M. Devlin), dont nous avons tous admiré l'éloquent discours, a prétendu que nos enquêtes de la dernière session n'ont rien prouvé. Je ne sais ce qu'il entend par là, mais le pays a su que nous avons découvert beaucoup de choses, que de bien mauvaises choses ont été mises en lumière et que le premier ministre a dû convenir de la très mauvaise administration de certains services. Cela étant, comment se fait-il que l'honorable député (M. Devlin) ose dire que les enquêtes n'ont rien révélé ? La corruption électorale que l'on a dévoilée en ce pays depuis quelques mois est, autant que je sache, sans égale en aucun pays de langue anglaise. Prétendre que rien n'a été dévoilé, c'est nier toutes les révélations faites devant les tribunaux en ces derniers temps.

Prenons, par exemple, la loi sur l'autonomie dont la Chambre fut saisie il y a une couple d'années. Les deux projets de loi furent conçus dans le péché et enfantés dans l'iniquité. Après avoir eu recours aux moyens les plus malhonnêtes pour les faire adopter par la Chambre, on les soumit au jugement des électeurs de London et d'Oxford-nord, et nous nous dîmes alors que le pays allait faire connaître son sentiment véritable sur la question. Les membres de la gauche firent dans les deux divisions de London et d'Oxford-nord une lutte comme on n'en avait jamais vue jusque-là, et ils la firent avec loyauté afin d'en finir avec cette question de l'autonomie. Nous avons cru que l'opinion publique était contre nous ; erreur ! dans les deux divisions l'opinion éclairée nous approuvait. L'enquête qui se poursuit en ce moment à Toronto fait voir à quels moyens on eut recours pour remporter l'élection de London. Il n'a pas été institué d'enquête relativement à l'élection d'Oxford-nord, mais il y a lieu de penser que s'il en avait été institué on aurait appris que le même état de choses y a prévalu, quoique, peut-être, sur une moins vaste échelle. On a constaté tout récemment que des électeurs ont été achetés en nombre plus que suffisant pour changer le résultat de l'élection de London. Ainsi, les deux projets de loi que l'on prétendait avoir été approuvés par les libres et indépendants électeurs de London avaient virtuellement reçu l'approbation d'un vote vénal.

Voilà comment les deux projets de loi furent adoptés puis approuvés à London et à Oxford-nord au cours de la session de 1905. Cette révélation ne compte-t-elle pas ? Je le demande à l'honorable député de Wright (M. Devlin) n'est-ce pas déjà un résultat que d'avoir dévoilé cet état de choses ? Je prétends que les révélations faites devant les tribunaux sont de nature à faire monter le rouge de la honte au front de chacun des membres de la Chambre. Nos mœurs politiques sont-elles dépravées au point qu'il faille payer $10 le vote de chaque électeur et accorder une faible gratification à l'entremetteur ?

L'aveu d'un certain nombre d'électeurs qui ont reçu de l'argent suffit à prouver que M. Grey, à qui l'on a à deux reprises volé son siège, aurait dû être déclaré élu. Les bills relatifs à l'autonomie ayant été soumis aux électeurs de ces deux divisions-là, nous avions pensé que ceux-ci les avaient approuvés dans l'exercice de leur libre arbitre, et, depuis, nous nous étions abstenus de porter ailleurs la même question devant le tribunal de l'opinion publique.

Voilà le mal : on a trompé le pays en lui faisant croire que l'opinion publique s'était librement exprimée quant à ces deux projets de loi, et lorsque nous nous sommes permis de soulever le voile, on a découvert que c'est le vote vénal qui, à London et à Oxford-nord, a donné son assentiment aux bills d'autonomie. Qu'a-t-on vu ensuite ?

La population des deux nouvelles provinces de l'Ouest fut invitée à faire connaître son sentiment sur les deux projets de loi. Chacun sait comment furent faites les élections—nouveau sujet de honte. Jamais provinces ne virent le jour sous de plus heureux auspices que les deux grandes provinces de l'Ouest, et voilà à quoi elles furent réduites par ceux-là mêmes qui les avaient créées. Nées au sein de la prospérité que leur garantissait l'étendue de leur territoire, on les dota d'une constitution censée leur garantir leurs droits politiques, et l'on constate déjà que l'une d'elles en a été dépouillée, que des hommes y ont été élus sans y avoir droit, et lorsque, après avoir découvert le pot aux roses, on voulut s'adresser aux tribunaux, les juges déclarèrent que nulle loi n'empêchait ces gens de siéger à la législature. Quels furent les auteurs de ces lois ? A-t-on rédigé celles-ci dans le but de dépouiller les gens de leurs droits ou d'éluder la loi électorale ? Où est le coupable?

La Chambre a droit de savoir à brève échéance à quelle cause il convient d'attribuer la grave lacune qui s'accuse dans ces deux lois, et comment il se fait que toutes les protestations qui se sont élevées dans la Saskatchewan durent tomber à plat. Qui est cause de cet état de choses ?

Dans l'intervalle, il faut que le Gouvernement sache qu'il est tenu d'assumer la responsabilité de ces lacunes. A quel niveau sont donc descendues les mœurs politiques en ce pays ? En arrivera-t-on à méconnaître toute justice ? S'il en devait être ainsi, il serait temps de nous enlever notre autonomie ou de la restreindre au lieu de nous accorder des libertés plus grandes ; il

serait temps de nous priver de ce que nous appelons nos libertés jusqu'à ce que nous en sachions faire meilleur usage.

Du commencement à la fin, l'historique des lois relatives à l'autonomie constitue, selon moi, une des plus sombres pages de l'histoire politique du Canada ; en outre, ces lois ont créé un malaise que le temps ne parviendra pas à dissiper. Quelque sévère que paraisse mon langage, les événements le justifient, et je prétends que le pays a le droit de savoir à bref délai ce que l'on entend faire à ce propos.

Va-t-on faire la sourde oreille à toutes ces protestations parce que le Gouvernement n'a pas doté la province de Saskatchewan de lois qui lui permettent de s'en occuper? Tout ce que la droite trouve à nous répondre, c'est que nous en avons fait autant. Pour ne pas siéger depuis bien des années en cette enceinte parlementaire, j'observe depuis longtemps les événements politiques de mon pays ; voici vingt-cinq ans que je me livre à l'étude de la politique canadienne, et je dois dire, en ma qualité de membre du parti conservateur, que j'ignore encore, que j'aimerais bien savoir en quelle circonstance nous avons pu agir de la sorte. Nos adversaires pourraient-ils nous dire quand nous avons imaginé de fausses boîtes de scrutin? Pourraient-ils nous dire à quelle époque nous avons dépouillé une province entière de ses droits comme ils ont fait de celle de Saskatchewan? Auront-ils la bonté de parcourir la liste, la longue liste des canailleries politiques qu'ils ont perpétrées et de nous dire ensuite si nous avons rien fait de pareil ? Il est facile de dire que nous en avons fait autant ; mais qu'on le prouve. Quand l'avons-nous fait? Jamais, à ma connaissance, le parti conservateur n'a agi de la sorte.

De nos jours, en politique, l'achat de quelques voix n'est plus qu'une simple peccadille. C'est sur une vaste échelle que le vol électoral se pratique maintenant ; c'est par liasses qu'on passe les faux bulletins, que l'on fait disparaître les bons et qu'on en donne le recensement de travers et ainsi de suite. Et la seule réponse qu'on a à nous faire, c'est que nous en avons fait autant. Qu'ils disent donc à quelle époque nous avons agi comme eux. Quand avons-nous envoyé à des bureaux de vote deux présidents de scrutin que jamais on ne vit dans les environs? Quand avons-nous introduit 150 bulletins dans une boîte de scrutin là où pas un seul électeur n'a voté? Quand avons-nous eu recours à l'encre rouge pour priver 9,000 électeurs de leur droit de vote comme dans le cas dont il fut question l'autre jour? Quand nous sommes-nous rendus coupables d'actions semblables ? J'aimerais bien le savoir.

Ce sont là des choses que tout citoyen intègre et tout membre honnête de la Chambre doivent déplorer. Je félicite le Gouvernement de la promesse de réforme électorale qu'il a faite, promesse que, je l'espère, il saura tenir. Qu'il cesse enfin de recourir à l'argument que l'on entend ressasser si souvent et auquel on revenait encore l'autre jour : Vous en avez fait autant, nous suivons votre exemple ; nous combattons l'ennemi avec ses propres armes. Quand avons-nous eu recours à de tels procédés? Peut-on nous le dire? Je ne crois pas qu'aucun membre de la droite soit en mesure d'imputer au parti conservateur des actions aussi honteuses. Il est fort à propos que le Gouvernement actuel s'emploie à corriger les abus mis à jour.

Je ne veux blâmer ni le député de London, ni aucun membre de la Chambre que le sujet concerne. Nous savons tous combien les circonstances étaient difficiles. Mais je suis d'opinion que les abus mis au jour devant les tribunaux des provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse et autres parties du pays sont de nature à faire rougir de honte tous les citoyens honnêtes du Canada, et qu'il importe de les réprimer sans plus tarder.

M. HERBERT S. CLEMENTS (Kent-ouest): J'aimerais appeler un instant l'attention de la Chambre sur deux ou trois sujets d'une importance primordiale pour le pays en général et qui intéressent tout particulièrement la division que j'ai l'honneur de représenter ici. Le ministre des Finances nous a annoncé qu'il fera probablement son exposé budgétaire jeudi prochain. Par conséquent, tout ce que la gauche peut faire, c'est d'attendre patiemment qu'il fasse connaître les modifications qu'il compte apporter au tarif douanier.

Il est inutile de rappeler que j'ai toujours été d'opinion qu'en ce qui concerne l'industrie canadienne, qu'elle soit dirigée par des compagnies ou autrement, il faut s'en tenir au régime protectionniste. J'imagine que je n'apprendrai rien de nouveau à la Chambre en disant qu'au cours de l'année dernière on a découvert des terrains pétrolifères d'une très grande étendue dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. L'industrie du pétrole me semble être encore à ses débuts, et je crois que dans cette région-là le rendement de pétrole sera à l'avenir beaucoup plus considérable que par le passé. Au cours du seul mois dernier, on a expédié 46,000 barils de pétrole brut provenant des terrains pétrolifères de Tilbury. Lorsque le moment en sera venu, je proposerai un amendement à la loi actuelle relativement aux primes accordées aux producteurs de pétrole brut du Canada.

De même que d'autres terrains pétrolifères du Canada, les terrains dont je parle ont fourni à des capitalistes étrangers l'occasion d'y faire des placements très importants. On me dit que chassés de l'industrie du pétrole par les puissantes compagnie de l'Ohio et de l'Indiana, nombre d'Américains sont venus placer leurs capitaux en notre pays, dans l'espoir d'améliorer leur situa-

tion. Je reviendrai plus tard sur ce sujet. Le Gouvernement ne manquera pas, j'en suis sûr, de se rendre compte de l'importance des intérêts en jeu, et d'accorder à l'industrie canadienne du pétrole une somme suffisante protection pour l'empêcher de tomber aux mains de puissantes compagnies étrangères.

Dans la divison que je représente, nombre de cultivateurs sont intéressés dans cette industrie ou sont eux-mêmes exploitants, et ce que je tiens tout particulièrement à signaler au Gouvernement, c'est que lorsqu'un capitaliste vient louer la ferme d'un cultivateur dans le but d'en tirer du pétrole, quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent le cultivateur reçoit le huitième des droits, soit le septième de la production du pétrole, quelle qu'en soit la quantité. On me dit que le cultivateur n'est pas seulement censé recevoir le huitième du pétrole provenant de sa ferme, mais qu'il a encore droit à une prime de 53 cents par baril, prime que le Gouvernement accorde aux producteurs de pétrole au Canada . c'est-à-dire qu'il n'a pas seulement droit au septième ou au huitième du pétrole, mais aussi à la prime sur son huitième baril. Je crois qu'une grande partie des établissements importants de ma division n'hésitent pas à payer cette prime aux cultivateurs ; mais je tiens à faire observer qu'il en est d'autres qui refusent de payer la prime, et c'est pour cela que je proposerai l'amendement suivant :

Le chap. 28 de la loi de 1904 intitulée "Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le pétrole brut de provenance canadienne" est amendé en faisant suivre l'article 2 des dispositions suivantes :

Le mot "producteur" signifie et comprend le propriétaire des biens-fonds libres de charges où ces puits sont situés. Quand ces puits seront exploités par un locataire ou par quelque représentant du locataire de ces terrains, le bailleur aura droit, en pareil cas, au paiement de la prime dans une proportion égale à la quantité de pétrole qui lui revient de l'exploitation de son terrain.

L'article 4 de ladite loi est amendé en y ajoutant ce qui suit : Eu égard aux dispositions de l'article 2 ainsi amendé.

Je suis d'opinion que cet amendement aura pour effet de protéger l'agriculteur ou le cultivateur intéressé dans l'industrie du pétrole et qui, à mon sens, a droit à la prime tout autant que l'exploitant réel des terrains pétrolifères de la région. Ce que j'ai toujours demandé—et j'espère que le Gouvernement y veillera—c'est que l'on ait autant le souci des intérêts de la masse des électeurs du pays, c'est-à-dire des cultivateurs, que de ceux des autres industries et des autres compagnies. Je prétends aujourd'hui comme par le passsé—le ministre ne l'ignore sans doute pas, puisque j'ai déjà fait connaître mes raisons à la Chambre—que les cultivateurs, en ces dernières années, n'ont pas été traités à l'égal des compagnies, et tout ce que je demande, c'est que la prochaine revision du tarif soit faite de façon que le marché canadien soit au moins assuré aux cultivateurs canadiens et que ceux-ci soient placés sur le même pied que leurs concurrents étrangers. Voilà l'attitude que j'ai constamment prise en ce qui concerne la classe agricole. Lorsque le tarif sera déposé, que le moment sera venu de le discuter sous tous ses aspects et d'étudier ces différentes questions, j'aurai d'autres observations à faire au sujet des cultivateurs. Je me plais à croire que le Gouvernement agréera l'idée que je lui suggère relativement à la prime sur le pétrole brut ; de cette façon il protégera la classe agricole et la mettra dans la situation qui me semble lui être due.

Le premier ministre étant à son siège, j'appellerai son attention et celle de tous les membres de la Chambre, libéraux et indépendants aussi bien que conservateurs, sur une question de la plus haute importance pour la division que je représente. L'année dernière, je signalais au Gouvernement une question d'une importance vitale et que le cabinet devra mettre à l'étude dans un avenir très rapproché. Je veux parler de la députation à laquelle le premier ministre fit le meilleur accueil, il y a environ un an, et qui s'était rendue ici dans le but de faire certaines observations au sujet des inondations de la Thames et de trouver une solution aux difficultés de la situation présente. Portant la question devant la Chambre, je demandrai au ministre des Travaux publics, à la dernière session, d'envoyer sur les lieux un de ses ingénieurs pour qu'il se rendît compte des dangers auxquels sont exposés les gens de l'endroit. Large d'environ une centaine de verges, la Thames va du lac Sainte-Claire à la ville de Sainte-Marie et arrose une vallée dont la largeur varie entre 35 et 40 milles. Il y a des années, quant l'on construisit les larges canaux d'égout qui sillonnent chacun des townships de la vallée dont la largeur est d'environ 125 milles, la rivière, grâce à l'infiltration naturelle, suffisait à l'égouttement du sol, et les eaux pouvaient s'y acheminer sans grand danger d'inondation. Si l'on considère que la vallée a 40 milles de largeur et que la longueur en est de 125 à 130 milles, on conviendra que nulle rivière au Canada ne reçoit les eaux d'un territoire aussi étendu. La valeur moyenne des terres est de $75 à $100 l'acre, et la région compte un cultivateur par cent acres de terre.

Je signale ces faits afin de donner à la Chambre un aperçu plus clair de la question, pour qu'elle se rende compte de l'importance des capitaux en jeu et de l'étendue du territoire exposé aux ravages de l'inondation qui doit se produire au printemps ou au milieu de l'été. M. Stephens, mon prédécesseur, appela l'attention du Gouvernement sur la question, lui signalant tout particulièrement l'amoncellement des glaces

dans la rivière. C'est probablement à cet amoncellement des glaces qu'il convient d'attribuer en partie les dégâts sérieux survenus il y a deux ou trois ans, alors que les pertes que subirent les cultivateurs se chiffrèrent à plus de $300,000 ou $400,000. Si on échappa à l'inondation du printemps dernier, ce fut grâce à la clémence de la température et à la chaleur du soleil qui firent que la glace et la neige fondirent sans qu'il se produisît d'amoncellement. Toutefois le niveau des eaux s'éleva de plus de 28 pieds, et s'il s'était élevé d'une couple de pouces de plus, la vallée eût été dévastée par l'inondation comme elle le fut il y a deux ans.

Le ministre des Travaux publics, lorsque je lui signalai cette question, convint que, habitant London, il se rendait compte de la gravité de la situation dans laquelle cette ville se trouvait placée depuis des années et qu'il serait bien aise de charger un ingénieur de chercher une solution, mais il sembla porté à croire que l'affaire était peut-être du ressort des autorités provinciales ou qu'elle relevait des lois édictées par la province d'Ontario relativement à l'égouttage des terres. La grande majorité des juristes auprès desquels j'ai puisé mes renseignements prétendent que la question est du domaine fédéral.

La Thames est navigable sur un parcours d'environ quarante milles en amont de Chatham; c'est cette circonstance qui la met sous l'autorité du gouvernement fédéral. Je sais que lorsqu'il s'est agi de construire des ponts et d'exécuter certains autres travaux à Chatham, il nous a toujours fallu consulter les autorités fédérales et obtenir leur assentiment. Le Gouvernement ne créerait pas de précédent s'il intervenait ou s'entendait avec les autorités provinciales dans le but de trouver une solution qui nous donnât quelque garantie pour l'avenir. Ce ne serait pas un précédent, puisque le gouvernement fédéral et celui d'Ontario ont déjà contribué tous deux aux travaux d'amélioration de la Nation, dans un cas à peu près semblable à celui-ci, sans toutefois être aussi grave, parce que les capitaux placés dans la vallée depuis la ville de Sainte-Marie jusqu'à l'embouchure de la rivière se chiffrent à plusieurs millions de dollars. Mais il ne s'agit pas d'une question financière.

Dans la ville de Chatham et ses environs, ces inondations n'ont pas seulement causé à la propriété des dommages qui se chiffrent par milliers de dollars, elles ont aussi occasionné des pertes de vie. Il y a deux ans, je m'en souviens, l'eau était tellement haute qu'il n'y avait plus un seul feu d'allumé à Chatham; une brise glacée obligea les gens à s'enfermer dans leurs maisons où la température était plus basse encore qu'au dehors, et nombre de vieillards contractèrent un rhume dont ils moururent.

M. CLEMENTS.

Je prie le Gouvernement d'intervenir sans tarder et d'envoyer sur les lieux le plus habile de ses ingénieurs qui cherchera à résoudre le problème. Je me permettrai d'émettre un avis. Du lac Erié à la Thames, il s'accuse une chute de 4 à 6 pieds, et je crois qu'il suffirait de creuser un large canal d'une longueur de 12 à 13 milles pour éloigner tout danger d'inondation. Je ne demande pas que ce canal aboutisse au bord de la Thames, car il suffirait, je crois, de le faire partir à environ 8 pieds au-dessus du niveau naturel des eaux, entre Chatham et London; de cette façon, les eaux couleraient vers le lac Erié au lieu de suivre leur cours actuel d'une longueur de 75 ou 80 milles pour atteindre l'embouchure de la rivière et semer le danger sur leur passage.

Il me semble que l'on devrait inviter la compagnie du Grand-Tronc et celle du Pacifique-Canadien à se joindre aux gouvernements fédéral et provincial pour défrayer les dépenses qu'occasionneront ces travaux. Si je mentionne ces compagnies de chemins de fer, c'est que lors de l'inondation d'il y a deux ans les pertes du Grand-Tronc se chiffrèrent à environ $70,000 et que pendant plusieurs jours cette compagnie dut recourir aux bons offices du Michigan-Central pour effectuer son service des voyageurs et des marchandises.

Ayant eu l'occasion de discuter cette question avec l'honorable M. Rhéaume, ministre des Travaux publics du gouvernement d'Ontario, je sais qu'il est au fait de la situation et qu'il sera enchanté de faire sa part ; mais il estime comme moi que l'affaire est surtout du domaine fédéral. Il y a à peu près six semaines, j'écrivais à ce propos à l'honorable M. Hyman que je regrette de ne pas voir à son siège ; je voulais faire en sorte qu'il pût, conjointement avec l'honorable M. Rhéaume, recevoir une députation de la population du district qui serait venue aviser aux mesures à organiser. En l'absence du ministre des Travaux publics, j'invite le premier ministre à nous envoyer un ingénieur tout de suite, afin que nous ayons l'avis d'un spécialiste sur les moyens à prendre pour éviter le retour de ces désastreuses inondations. Si l'on ne remédie pas immédiatement à la situation, je crains que d'ici à deux ans la population de l'endroit ne soit encore une fois victime de quelque terrible catastrophe.

Je veux parler surtout du township de Dover où j'ai vu le jour, et dont la population compte nombre de Canadiens-français qui furent les premiers à défricher le sol et dont les fermes sont aujourd'hui des plus remarquables. Les inondations ont semé la ruine sur la moitié de ce township. C'est dans le but d'éveiller tout particulièrement son attention que j'ai fait observer au premier ministre que la population du township compte un certain nombre de dignes citoyens de même origine que lui. Je pas-

serai donc à un autre sujet en le suppliant une dernière fois de tenter de remédier à la situation pénible dans laquelle se trouve la population de cet endroit-là.

Puisque le ministre des Douanes est à son siège, je lui ferai observer que la culture du tabac est la plus importante des comtés d'Essex et de Kent ; à vrai dire, on peut la considérer comme une industrie importante de la région comprise entre les comtés d'Essex et de Niagara. Je me permets de rappeler cela au ministre des Douanes afin que, lors de la prochaine refonte du tarif douanier, il s'arrange de façon à protéger les planteurs canadiens. A la faveur d'une protection suffisante, on pourrait récolter au Canada les 11,000,000 ou 15,000,000 de livres de tabac que nous avons importé de l'étranger au cours de l'année dernière Je me plais à croire que le ministre des Douanes déposera un tarif susceptible de protéger les planteurs canadiens contre leurs concurrents étrangers. Nous ne nous plaindrons pas de voir les planteurs canadiens placés sur le même pied que les planteurs américains.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Monsieur l'Orateur, j'aimerais, si c'était possible, que le premier ministre fît remonter un instant ses souvenirs un peu plus loin qu'il n'a semblé pouvoir le faire vendredi dernier, lorsqu'il se mit à déplorer la démission de M. Hyman et se sentit pris de sympathie pour les pauvres libéraux qui en ont vu de si dures à London. Mon très honorable ami prononça en cette circonstance les paroles suivantes :

J'ignore la raison de ce silence, mais M. Gibbons nous a dit que les amis de M. Hyman, après avoir passé par deux élections et après avoir été privés du fruit de leur victoire par des manœuvres déloyales et frauduleuses, en étaient arrivés à la détermination de rendre à leurs ennemis la monnaie de leur pièce et à combattre le diable avec ses propres armes. Eh bien, les libéraux commettraient une lourde erreur s'ils s'abaissaient à de semblables moyens. Je ne sais comment la chose se fait, mais les torys ne se sentent jamais plus à l'aise que quand ils peuvent user d'artifices malhonnêtes. C'est là chose pour laquelle ils semblent avoir une vocation innée, et ils nagent là-dedans en pleine impunité. Mais quand quelque pauvre libéral mal inspiré tente de combattre le diable avec ses propres armes, il en sort chaque fois tout écloppé.

Le premier ministre peut-il faire remonter ses souvenirs jusqu'à 1874 ? Cette année-là, il se tint une élection dans la division même où, en 1905, les libéraux durent recourir aux armes du diable. Le candidat libéral était alors le colonel Walker ; il était riche. L'honorable M. Carling avait déjà représenté quelque temps cette division électorale. Si je ne me trompe, il avait déjà été élu quatorze fois sans qu'on eût jamais contesté son élection, chose assez remarquable pour une circonscription où le feu du diable est censé avoir pris naissance.

A cette élection-là, le colonel Walker réunit la majorité des suffrages. Comme on crut que l'argent avait dû jouer un rôle important, l'élection fut contestée. On interrogea une légion de témoins et l'on constata que chaque suffrage donné au colonel Walker avait coûté $7 en moyenne. On n'a jamais su combien il avait été payé à part cela, car cette moyenne de $7 par suffrage ne fut établie que d'après les seules dépositions des témoins interrogés devant les tribunaux. Il fut établi que le président de l'arrondissement n° 1 avait reçu $775— j'imagine que les prix ont dû augmenter depuis et que le président du même arrondissement a dû recevoir davantage à la dernière élection. A l'élection de Walker, un particulier avoua avoir dépensé $5,000, dont $2,000 le jour même du scrutin. Un bailleur de fonds admit que $6,000 lui étaient passés par les mains. Le colonel Walker perdit son siège et ses droits politiques. En prononçant le jugement en cette affaire, M. le juge Gwynne fit l'observation suivante :

Je pourrais aussi volontiers admettre qu'on aura pu plonger le défendeur dans le lac et l'en retirer sans être trempé, que croire que l'on a pu commettre en dehors de sa connaissance et sans son consentement les actes de corruption qui, suivant la preuve, ont été commis pour son compte, presque sous ses yeux, dans le cours de ses affaires journalières, par des moyens organisés à ses quartiers généraux et par l'entremise des agents secrets qui s'y tenaient.

Ceci se passait il y a trente-deux ans. Et voici que ces pauvres libéraux qui n'ont jamais rien fait de mal, qui ont si longtemps souffert et n'ont jamais " combattu le diable avec ses propres armes," sans se brûler les doigts, semblent encore occupés à s'exercer patiemment à manier ces armes dangereuses. Qu'arriva-t-il au pauvre malheureux que le feu du diable brûla à l'élection de 1874 ? Les tribunaux le privèrent de ses droits politiques. Mais dès que cela devint possible et avant que les convenances le permissent, ses amis politiques alors au pouvoir dans la province d'Ontario lui confièrent la première charge du comté de Middlesex : ils le nommèrent régistrateur, si je ne me trompe. Ainsi, dès 1874, la machine électorale faisait déjà son œuvre. Ce libéral avait si bien combattu le diable avec ses propres armes et s'était si bien brulé que l'odeur s'en était répandue et que l'on devait infailliblement découvrir le coupable. Et lorsqu'on l'eut découvert, ses amis le punirent comme ils savent punir, dans leur reconnaissance, tous les libéraux pris en faute.

Il n'y a qu'un seul moyen de supprimer la corruption électorale, et c'est au Gouvernement qu'il appartient de se mettre en mesure de l'extirper. N'eût été l'avènement des conservateurs au pouvoir dans la province d'Ontario, on n'aurait jamais rien su de ce qui s'est passé à London. La contestation d'une élection coûte tellement cher que bien peu de particuliers se sentent dis-

posés à en assumer les charges. Le premier ministre sait aussi bien que tout autre qu'il ne convient pas que les particuliers soient tenus de solder les frais des procès intentés dans le but de découvrir les menées corruptrices et de faire punir les coupables. Ceux-là seuls sont en mesure de mettre fin à la corruption qui dirigent les affaires des provinces ou celles du Dominion. Quant au gouvernement actuel, loin de chercher à réprimer la corruption, il s'est toujours empressé de récompenser les libéraux de marque convaincus de menées corruptrices.

London a été le théâtre de nombre d'élections où le parti conservateur a figuré ; et sir John Carling, si je ne me trompe, qui a si longtemps détenu le mandat du comté, est entré quatorze fois en lice, sans que jamais, au cours de ces quatorze luttes électorales, on ait formulé contre lui une seule accusation se rattachant à des manœuvres entachées de corruption. Il s'est bien déroulé, il est vrai, quelques procédures devant les tribunaux, relativement à une de ces élections ; mais, comme il s'agissait de poursuites se rattachant à de simples questions de forme, ou d'ordre technique, c'est aux hommes de loi ici qu'il appartient de se prononcer à cet égard, si toutefois on juge utile de discuter ces faits. Quant aux révélations qui se sont fait jour à l'égard de la dernière élection de London—peu importe que les tribunaux se prononcent, oui ou non, sur ce point—le peuple canadien et surtout nos concitoyens d'Ontario ont déjà répété, dans leur for intérieur, le jugement prononcé par M.le juge Gwynne, autant voudrait croire qu'il eût été possible de plonger le défendeur dans les eaux du lac et de l'en retirer parfaitement sec que soutenir que tous ces actes de corruption, révélés au cours de l'enquête, et perpétrés à son bénéfice, presque sous ses yeux, sur sa route quotidienne, grâce aux ressources provenant de ses comités et par l'entremise de ses propres agents, aient pu se commettre à son insu et contre son gré.

M. A. F. BOYCE (Algoma-oust) : Au cours des trois premiers jours de la troisième session de la dixième législature du parlement canadien, la députation a été témoin d'incidents qui ne manquent, certes, pas d'intérêt dramatique. Lorsque, sur l'invitation de Son Excellence, nous nous sommes rendus dans la salle des séances du Sénat, afin d'y entendre la lecture du discours du trône, Son Excellence nous apprit qu'il y avait urgence d'apporter réforme à la loi électorale et cela en vue de la répression de la corruption.

De retour dans cette enceinte législative, quel spectacle s'est offert à nos yeux ! Voilà qu'on nous présente un ministre d'Etat, tout comme un député, faisant son début dans la carrière parlementaire et cela pourquoi ? Parce que force lui a été de briguer de nouveau les suffrages populaires et d'obtenir un nouveau mandat, en raison de la déchéance de son premier mandat provoqué par des actes de corruption pratiquée sur une vaste échelle. Cette cérémonie de la présentation des députés une fois terminée, voilà que vous nous annoncez, monsieur l'Orateur, de votre fauteuil présidentiel, qu'un autre membre du cabinet, ministre d'Etat, a démissionné ou remis son mandat. Certes, nous savions tous—car la chose était de notoriété publique au pays—ce qui avait poussé ce ministre, à la longue, après force temporisation, à offrir sa démission, s'acquittant ainsi envers le corps électoral d'un devoir qu'il aurait dû remplir de longue date. Voilà les incidents tout à fait caractéristiques qui ont signalé la première journée. Aujourd'hui la Chambre est témoin d'un nouveau et remarquable spectacle.

Cet incident nous remet en mémoire le mot tombé des lèvres du député de Wright (M. Devlin) : c'est que, s'il faut en juger par les incidents de la première heure, nous allons avoir une session orageuse. Mais où le combat se livrera-t-il ? A en juger d'après le débat de cet après-midi, c'est au sein même de la droite que le combat sera le plus orageux. Quel est l'enseignement qui se dégage de la harangue du député de Labelle (M. Bourassa)? Monsieur l'Orateur, ce discours est dirigé contre un honorable membre de la droite. Il vise le ministre de la Justice (M. Aylesworth) qui demeure silencieux, comme frappé de mutisme, courbant la tête sous le coup des cinglantes observations lancées à son adresse et qu'il s'est attiré par les paroles qu'il a prononcées en public. Déjà au cours de la séance, ces paroles avaient valu au ministre une flagellation de la part du chef de l'opposition ; mais le ministre a gardé le silence. Au cours des trois premiers jours de cette session, nous avons été témoins d'incidents intéressant trois membres du cabinet, et tous trois ont gardé le plus profond silence, refusant d'offrir un seul mot d'explication.

Nous avons appris avec un réel plaisir que la corruption électorale est une des questions que le Gouvernement entend soumettre à nos délibérations, au cours de la session. Depuis nombre d'années le peuple demandait l'adoption de quelque mesure draconienne tendant à réprimer la corruption électorale qui, comme un chancre, ronge le peuple canadien. Notre peuple est d'une loyauté à toute épreuve ; il est profondément honnête et juste, et de tous côtés nous viennent des protestations indignées provoquées par les révélations au sujet de la corruption exercée au cours des dernières élections d'Ontario et des élections fédérales qui ont eu lieu, ces années dernières.

Qu'est-il résulté de l'enquête poursuivie devant le tribunal de police à Toronto, le mois dernier ? Il a été clairement prouvé, au cours de cette enquête, qu'on a mis en pratique divers moyens pour gagner les élections, au bénéfice du gouvernement actuel. La corruption, l'achat et la vente des

suffrages, à $10 ou $5 par votant, la promesse de places ou emplois, voilà le moyen le plus ordinairement employé. Il existe encore d'autres méthodes par lesquelles on peut engager illicitement l'électeur à voter pour le candidat du Gouvernement. Il y a le fait de falsifier les bulletins de vote, de voler le bulletin d'un électeur, après que le vote a été émis, en la soustrayant à la masse, jusqu'au moment du recensement opéré par le président d'élection et même après cela. Puis vient le vol réel des bulletins, au moyen de ces magnifiques mécanismes qu'on a étalés à nos regards, la session dernière, mécanismes destinés à opérer la soustraction des bulletins. Enfin viennent les méthodes frauduleuses employées pour la falsification des listes d'électeurs, et ce ne sont pas les moins importantes. La première méthode connue sous le vocable de "à l'encre rouge" consiste tout simplement à biffer de la liste d'électeurs, comme cela s'est fait au Manitoba, les noms de milliers d'électeurs conservateurs ayant toutes les qualités voulues pour exercer leur droit de suffrage, ou encore d'électeurs à tendances conservatrices ou bien qui étaient classés comme dangereux. La deuxième méthode est d'application purement locale dans mon propre comté et m'a créé force ennuis.

Voilà comment l'on fabrique les listes électorales, contrairement aux dispositions de la loi, en confiant ce travail à des personnes qui n'ont pas l'autorité voulue et qui n'ont pas donné les avis exigés par le statut. C'est ainsi que dans une simple nuit 500 électeurs ont été ajoutés aux listes électorales dont je parle. Cinq cents individus, dans une seule soirée, sans avis préalable, ont surgi comme des champignons, et l'on a ajouté leurs noms aux listes électorales de différents arrondissements de votation éloignés. Voilà un état de choses que le Parlement devrait faire disparaître, quand il est question pour lui de restreindre la corruption électorale. Si Son Excellence avait inscrit dans le discours qu'elle nous a fait un paragraphe déclarant qu'outre la prospérité dont nous sommes tous fiers de jouir, il existait aussi un état de corruption politique sans pareil, elle eût donné une leçon très salutaire à la population de ce pays.

Qu'on me permettte de dire un mot sur la façon dont on a fabriqué les listes électorales dans les territoires éloignés. Si je ne me trompe, je suis le seul représentant d'un comté non organisé et qui se trouve, par conséquent, exposé à la falsification des listes ; j'ai donc intérêt, au point de vue politique, de raconter ce qui s'est passé.

Seul, j'ai eu le courage d'élever la voix pour protester ; seul, j'ai porté la question devant les tribunaux pour qu'ils enquêtent, et j'ai obtenu une décision de la haute cour de justice sur les faits qui avaient été révélés. Voulez-vous, monsieur l'Orateur, me permettre de faire connaître brièvement à quel système on a eu recours dans un pauvre district non organisé du Nouvel-Ontario, grâce à ce Gouvernement si providentiel et si soigneux de nos intérêts ? La loi électorale contient une disposition qui décrète que, lorsque les listes des électeurs sont faites à des périodes déterminées, quand elles ne sont pas prêtes lors d'une élection en cours, on peut les préparer sous la direction de l'honorable secrétaire d'Etat, mais que, dans la préparation de ces listes, on doit suivre, autant que faire se peut, les lois provinciales. Loin de moi l'idée de fatiguer la Chambre en lui citant le statut. La loi est formelle ; elle est très précise sur ce point ; on y a fait allusion lors des précédentes élections, dans celle de Nipissing, par exemple. On a invoqué cet article dont on a épluché la signification dans le but de créer neuf nouveaux arrondissements de votation, et de préparer de nouvelles listes électorales, au cours de l'été qui a précédé les élections du mois de novembre. Ces listes avaient été préparées pour des endroits où il n'y avait jamais eu d'électeurs auparavant ; où il n'y avait pas de colon, de chemin public, d'habitant installé d'une manière permanente, c'était absolument le désert en dehors de toute civilisation. Les instructions données à l'officier recenseur par le secrétaire d'Etat font voir que tout ce qui a précédé la fabrication de ces listes d'électeurs a consisté dans une proclamation, tel que le veut la loi d'Ontario lorsqu'il s'agit de districts non organisés ; c'est à-dire que trente jours avant la votation, on a affiché dans toutes les écoles publiques les copies de ces listes. Le secrétaire d'Etat semblait encourager ce mouvement ; mais l'officier recenseur a ramené à cinq le nombre de jours au cours desquels il devait faire son travail. La proclamation fut affichée sur un sapin, près d'un campement d'hommes de chantier. Le secrétaire d'Etat semble avoir désiré que la loi fût observée, mais celui qui faisait le dénombrement, à ramené à cinq le nombre des jours fixés par lui pour préparer cette liste.

Monsieur l'Orateur, le fonctionnaire chargé de ce travail, se mit à la besogne et nomma d'autres énumérateurs qu'il dispersa dans les bois et dans les marais, le long des cours d'eau qu'ils remontèrent en canots et par tous autres moyens de transport connus, et il finit par receuillir les noms de 543 électeurs qu'il inscrivit sur les listes, qu'il assermenta sans qu'il y eut une seule proclamation ou toute autre chose de ce genre. D'après la loi électorale, les listes doivent être préparées suivant les lois d'Ontario en tant que ces dernières pouvaient s'appliquer à cette partie du pays. Nous savons que dans l'Ontario les listes sont préparées par les shérifs ; mais dans le cas qui nous occupe, il n'y a aucune responsabilité attachée au shérif dans la préparation de ces listes. La personne qui a préparé ces dernières était un fonction-

naire du bureau du shérif. C'était, si je ne me trompe, un homme revêtu de l'autorité voulue, non pas en vertu d'un décret du conseil ; moi-même je me suis enquis de ce détail, et il m'a répondu qu'il tenait ses pouvoirs d'un télégramme envoyé par M. Scott lui-même, non pas en sa qualité de secrétaire d'Etat, mais agissant comme simple citoyen. Là encore on a absolument ignoré la loi de la province d'Ontario. Après avoir préparé ces listes électorales et les avoir assermentées, elles devenaient de véritables listes des électeurs d'après la loi, à toute fin que de droit; quels remèdes pouvait-on chercher pour réagir contre cet état de choses ? Ces listes furent faites sans donner avis au préalable; personne n'en avait entendu parler avant leur confection ; elles furent assermentées et imprimées ; quel recours avaient donc les électeurs privés de leur droit de voter et ainsi victimes d'une injustice ? On nous a dit que nous pouvions en appeler aux cours de justice. Ces listes furent préparées à l'automne, alors que les chemins deviennent mauvais et même impraticables dans certains endroits. On a compté neuf listes toutes faites de la même façon, à des campements de bucherons, quelques-uns à une distance de 30, d'autres à une distance de 20, et d'autres enfin à 15 milles d'une ligne de chemin de fer, à des endroits où il n'y avait aucun moyen de communication. Pour démontrer comment le Gouvernement avait donné instruction à ses fonctionnaires d'observer fidèlement la loi d'Ontario, relativement à ces listes, je rappellerai qu'on nous a dit que nous pouvions en appeler de la décision de l'énumérateur et qu'avis du temps et de l'endroit où se tiendrait cette cour d'appel serait affiché à différents endroits précisément six jours avant l'élection. Dans des circonstances ordinaires, si nous avions eu un messager à notre disposition à chaque arrondissement de votation pour surveiller l'affichage des listes, il lui aurait fallu deux jours pour se rendre à la ville, et deux jours pour revenir ; de sorte qu'il ne nous serait resté que deux jours pour préparer toute notre cause en appel. La question fut soumise aux tribunaux, et l'on demanda l'émission d'un bref de mandamus; notre demande fut rejetée par l'honorable juge Meredith qui, cependant, au cours d'un jugement prononcé par le tribunal sur cette question, jugement que je n'ai pas sous la main à l'heure qu'il est, mais que j'aurai l'occasion de soumettre à la Chambre à la prochaine occasion favorable, a déclaré qu'il se demandait s'il avait bien le droit de mettre en doute un décret du conseil ; mais il établissait le principe et je puis parler de cela d'une façon générale puisque ce jugement est rapporté et qu'il parle par lui-même. Il ajoutait que lorsque le conseil avait adopté un décret concernant la préparation des listes électorales, alors même que ce décret viendrait en contradiction avec la loi, il fallait qu'il obéît ; et l'honorable juge a laissé au Parlement le soin d'apporter remède à cet état de choses à l'avenir.

J'ai rapporté brièvement les faits d'une cause qui pourrait avoir des développements considérables. J'appelle sur ces détails l'attention du très honorable premier ministre, de même que dans des occasions précédentes je lui ai rappelé certains faits. Je m'appuie pour agir ainsi sur un paragraphe qu'on trouve dans le discours de Son Excellence et qui se rapporte à la corruption électorale. Je veux que l'honorable leader du Gouvernement, vu la déclaration qu'il nous a faite de son siège, en toute vérité, je crois, en disant qu'il désirait faire tous ses efforts pour enrayer la corruption électorale, puisse mettre un frein à cet état de choses en présentant telle mesure qu'il jugera nécessaire pour empêcher le renouvellement d'une des plus grandes injustices qui aient jamais été commises dans ces districts du nord. Quand ces listes furent publiées, elles contenaient 543 noms. Je fais allusion maintenant aux listes d'Algoma-ouest. J'ai eu l'audace d'interjeter appel à propos de chaque nom sur cette liste. L'une des dispositions de la loi électorale adoptée par ce gouvernement décrète que le juge présidant sera le magistrat devant juger ces appels ; les instructions qui sont indiquées sur les demandes envoyées par le secrétaire d'Etat à l'énumérateur, lui donnaient les noms des deux juges de district auxquels on devait s'adresser dans les cas d'appels relativement à ces listes. Mais, monsieur l'Orateur, l'un des juges fut privé de ses fonctions, on le mit de côté dans le but de faire juger ces appels par William A. Quibell, magistrat stipendiaire nommé par le gouvernement Ross et ayant ses quartiers généraux au Sault-Sainte-Marie. Ces listes furent scrutées nom par nom, et l'on découvrit qu'elles étaient très mal faites. Il est à ma connaissance personnelle qu'elles contenaient les noms de personnes qui avaient quitté la province depuis quarante-huit ans ; elles figuraient sur ces listes comme ayant le droit de voter aux élections fédérales. Un grand nombre d'autres électeurs inscrits étaient des étrangers au pays.

M. TISDALE : Depuis combien de temps se trouvaient-ils au pays ?

M. BOYCE : Depuis neuf mois, à peu près. Beaucoup de ces gens-là étaient des étrangers au pays, et je connais un homme en particulier qui m'a dit avoir déclaré à l'énumérateur qu'il n'avait pas le droit de voter, et que celui-ci lui avait répondu que cela importait fort peu. Il inscrivit tout de même le nom de cet homme sur la liste. Ainsi que je l'ai dit, nous avons eu la témérité d'en appeler à propos de chaque nom inscrit à ces listes avec le résultat qu'en dépit des embarras de toute sorte qu'on

nous créa à propos de ces appels, en dépit du fait que nous échappions à la juridiction du juge qui, depuis seize ans avait l'habitude de décider ces matières, contre l'honneur et l'intégrité duquel on ne peut dire un seul mot, nous avons réussi à faire rayer de la liste plus de 200 noms. On m'a informé, monsieur l'Orateur, que si ces listes avaient été maintenues et n'avaient pas été épluchées de cette façon, certains de nos amis du côté de l'état de Michigan, certains entrepreneurs qui fournissent les votes pour le " Minnie M." étaient tout disposés, moyennant une gratification par tête, à trouver des électeurs nécessaires pour remplacer aux bureaux de votation les électeurs qui avaient fait faux bond avant le scrutin.

Il pourrait être nécessaire de savoir devant qui ces listes furent assermentées, parce que le très honorable premier ministre peut désirer s'enquérir davantage de cette affaire, vu le devoir qu'a laissé retomber sur les épaules du Gouvernement l'un des juges de la haute cour de justice. Or, je puis lui dire qu'une de ces listes est faite et que toutes les autres à l'exception d'une ou de deux, ont été reçues sous serment par W. L. Nicholls qui, étrange coïncidence. peu de temps après, était nommé agent du département des affaires indiennes. Il y a une histoire qui se rattache au nom de ce monsieur ; lors de la fameuse contestation de 1904 au Sault-Sainte-Marie, il fut connu que W. L. Nicholls était le président du scrutin au bureau de votation de Michipicoten ou le " Minnie M." avait débarqué des électeurs. Au cours de l'enquête qui se développa lors de ce procès, M. Nicholls fut interrogé et déclara qu'il ne savait pas pourquoi on l'avait nommé président du scrutin à Michipicoten, parce qu'il ne connaissait aucun des électeurs de cet arrondissement de votation ; il alla jusqu'à dire qu'il supposait qu'il devait cette nomination à cette ignorance même. Eh bien, monsieur l'Orateur, M. Nicholls après avoir servi le gouvernement d'Ontario dans cette circonstance, de même que le gouvernement fédéral à propos de ces listes d'électeurs, a reçu sa récompense ; on le nomma agent des Indiens au Sault-Sainte-Marie, et il continue d'occuper cet emploi sous ce gouvernement.

Parlons maintenant de l'élection de London. A ce propos, je me rappelle ce que le très honorable premier ministre disait en citant les paroles de M. Gibbons sur cette corruption ; il a semblé croire qu'il s'agissait d'un fait bien ordinaire. Il est bien vrai, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Toronto (M. Osler) que London présente un dossier varié au cours des années dernières : il n'y a que depuis dix ans, tel que l'a dit l'honorable député de Wright (M. Devlin) que London est en butte à la corruption politique. A mon sens, l'honorable représentant de Toronto avait raison de dire qu'on n'avait pas contesté l'élection de sir John Carling, au cours de vingt années, et que ce n'est que dans une élection provinciale, c'est-à-dire dans le cas de sir William Meredith, qu'on avait contesté l'élection, contestation qui fut renvoyée, faute de preuves. Ce sont là les deux occasions qui démontrent la façon absolument pure dont se font les élections dans London ; cependant l'honorable leader du Gouvernement cherche des excuses en citant M. Gibbons qui, lui, dit que London est un comté plutôt corrompu et qu'on y a dépensé libéralement de l'argent au cours des élections précédentes. On constatera, je crois, que ce que j'ai dit à propos de ces deux élections est un fait historique.

Parlons maintenant de la ville de London et de l'époque où l'honorable M. Hyman fut d'abord élu. Nous savons qu'on avait eu recours d'abord à des pique-niques, à des petits dîners fins dans le but de stimuler l'appétit des électeurs de London et de les engager à voter en faveur du candidat du Gouvernement. En 1904, quand cet honorable député chercha à se faire réélire comme membre du parti libéral, il n'obtint qu'une majorité de 23 voix, ce qui a fait trembler de crainte l'un des membres éminents du parti libéral en cette Chambre. Vint le temps où l'honorable chef du Gouvernement donna, ainsi qu'il le disait, l'occasion aux électeurs de London et d'Oxford-nord d'exprimer leur approbation ou leur mécontentement quant aux bills d'autonomie des territoires du Nord-Ouest ; on nous a dit plus tard que London avait approuvé la conduite tenue par le Gouvernement de l'honorable premier ministre, et ce dernier nous citait le verdict de London comme étant un exemple de l'approbation que recevait sa politique auprès d'une grande majorité des électeurs de London, puisque ceux-ci venaient d'élire l'honorable M. Hyman comme ministre des Travaux publics. Eh bien, monsieur l'Orateur, au risque de fatiguer la Chambre, je veux lire une partie de la preuve faite en cour de police de Toronto, devant le magistrat Denison ; on y verra les noms des personnes qu'on a achetées ainsi que le montant qu'on a payé.

Les noms que je vais lire sont ceux de personnes qu'on a achetées lors de l'élection du 13 juin 1905, quand l'honorable M. Hyman fut réélu :

Edgar Clark, $10 ; George McCoy, $7.50 ; Geo. H. Bonser, $10 ; Charles Forward, $9 ; John Archer, $10 ; Wm. Bier, $10 ; Henry Donahue, $9.50 ; John W. Mackay, $10 ; Charles Leagh, $9 ; Hamilton Ramsay, $10 ; John Redmond, $9.50 ; Charles Stevens, $9.50 ; John Weener, $5 ; Enoch Fowler, $10 ; Charles House, $10 ; Thomas Vanstone, $9.50 ; Joseph Tait, $9.50 ; John A. Normand, $10 ; John H. Andrews, $10 ; Wm. McCauslau, $9.50 ; Jas. Quinley, $9.50 ; Chas. Evans, $10 ; Frank Prior, $9 ; Jas. Rustin, $9.50 ; A. E. Pitch, $9 ; Hugh Clarke, $10 ; Chas. M. Tilden, $9 ; Arch. McMurphy, $5 ; Jas. Dewar, $9.50 ; Wm. Ruse, $10 ; Jas. Smith, $10 ; Wm. Goodland, $9.50 ; Edgar Jeffrey (réception à M. Hyman), $100;

Daniel Holme, $9.50 ; Robt. Normand, $10 ; Geo. E. Hodgins, $10 ; Geo. Harvey, $10 ; Alf. J. Clarke, jr., $9 ; Alf. Clarke, sr., $9.50; Alf. Bowman, $10; Murdock McKay, $10 ; John M. Graham, $5 ; J. T. Storey, $9 ; Wilson Roche, $9.50 ; Henry E. Ware, $9 ; John Croket, $9.50 ; Samuel Baunback, $10 ; Geo. Taylor, $10 ; Henry Gregory, $10 ; Pat. Meehan, $10 ; Thos. Taylor, $9.50 ; Joseph Ridey, $9.50 ; John Smeiser, $5.50 ; Adams Jones, $9 ; Albert Bur- $10 ; Wm. Hea, $10 ; Wm. O'Brien, $9.50 ; John Dwyer, $5 ; Wm. Cochrane, $9.50 ; Albert Burgess, $9.50 ; Joseph Fortner, $8 ; Fred. Ellis, $9.50 ; John Trawley, $9.50 ; John Orr, $10 ; Jas. Hea, $10 ; Walter Osborne, $5 ; Jas. Dewar, $10 ; Andrew Robson, (pour avoir pris soin des électeurs), $9.50 ; C Chas E. Downing, $9.50 ; Harry Johnston, $10 ; Chas. Paul, $10 ; Wm. Heaman, $20 ; L. H. James, $10 ; J. D. McAlpine, $15 ; John Crochet, $9.50 ; Wm. Cooper, $9.50 ; Geo. B. Cooper, $15 ; Wm. Spence, $15 ; Wm. Serviss, $25 ; Jas. Orme, $10; services de voitures au profit d'Hyman, environ $800 ; Thos. E. Crooks, $5 ; Jas. Pincomb, $5 ; Thos. Adams, $5 ; Robt. Hassoch, $10 ; Chas. Pepper a reçu de J. C. Duffield pour son travail en faveur des libéraux, $400 ; John Stevely (pour être distribué entre votants, noms sous enveloppes), $150 ; J. E. Campbell, $5 ; Ed. Stonehouse, $2.50 ; F. Hutchinson, $5.

Il appert d'après la preuve faite devant la cour à cette époque-là, qu'on avait dépensé $2,366.50. On a démontré que tous ces individus avaient reçu de l'argent pour voter en faveur de l'honorable M. Hyman, ministre des Travaux publics. Or, cet homme est revenu dans cette Chambre ; il a été l'objet de grandes démonstrations d'enthousiasme de la part de la députation libérale, et l'on a été jusqu'à poser un crêpe à la porte du leader du parti conservateur, et l'on a agi de la même façon à l'endroit de l'honorable whip de la gauche. Eh bien, monsieur l'Orateur, nous savons maintenant quel est celui qui doit porter le deuil ; mais la Chambre me permettra de faire ressortir le fait que ces révélations ont pris une importance plus considérable encore à la suite de témoignages plus récents ; je fais allusion à la preuve qui a été faite jusqu'au huit novembre dernier, uniquement dans le but de lire ce palmarès d'honneur que nous offre l'élection partielle de London en faveur de l'honorable M. Charles S. Hyman.

Eh quoi ! monsieur l'Orateur, quand l'honorable ministre devait examiner une liste qui démontre qu'au delà de quatre-vingts personnes—laissons de côté l'item de $400, celui de $150 et l'autre de $800—avaient reçu des montants variant de $2.50 à $25.00, pour voter en sa faveur, il demeure impassible ; il ne fait aucun effort pour démissionner comme membre de la députation Ce n'est qu'après avoir entendu le discours du trône, où l'on déplore la corruption électorale que vous, monsieur l'Orateur, vous avez annoncé que vous aviez reçu une lettre de démission irrégulière de l'honorable représentant de London, démission que vous ne pouviez, à cause de son irrégularité, soumettre d'une manière formelle à la Chambre. Voici ce qui en est de l'élection de London.

M. BOYCE.

Nous attendons avec anxiété pour voir si la législation promise dans le discours du trône contiendra une disposition de nature à punir sévèrement les coupables.

A l'heure qu'il est, nous pouvons énumérer une grande variété de méthodes qui ont servi à nos adversaires pour priver de leur droit d'électeurs beaucoup de citoyens, méthodes qui ont permis aux membres de la droite de conserver leur position en cette Chambre. Mais, si le très honorable premier ministre est sincère dans ses déclarations—et je ne mets pas en doute sa bonne foi—il s'occupera d'opérer cette réforme ; il nous soumettra un projet de loi tellement sévère que le peuple comprendra que cette façon de tricher le scrutin est considérée comme un crime beaucoup plus détestable que celui qui consiste à dérober le pain, le beurre ou les bijoux de son voisin.

Il me fait plaisir de constater qu'on va opérer certains changements dans le tarif. Je suis convaincu qu'un grand nombre de membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent, comprennent parfaitement la nécesité urgente de ces modifications. Je voudrais faire certaines observations à ce sujet, et cela à l'intérêt des cultivateurs de mon comté. Le marché domestique du cultivateur doit être protégé contre les empiétements de nos voisins, surtout dans les localités qui bornent la frontière. La récolte de deux denrées principales qui constituent le revenu des colons de l'Algoma-ouest n'a pu être vendue par ces derniers qu'après une sérieuse concurrence sur le marché tel que le démontrent les rapports du commerce. Je fais allusion au foin et aux pomes de terre.

L'impôt sur le foin qui entre au Canada est de $2.00 la tonne ; celui qu'on doit acquitter sur le foin expédié aux Etats-Unis s'élève à $4.00 la tonne. Le droit sur les pommes de terre importées au Canada est de 15 cents le boisseau, tandis qu'il est de 25 cents sur celles qui sont exportées aux Etats-Unis. Il me suffirait de citer des chiffres pour faire ressortir les conséquences de cette concurrence auprès des cultivateurs d'Algoma-ouest. En 1905, au cours de la première session de ce Parlement, j'ai posé certaines questions à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) relativement à la quantité de foin qui est passée par les entrepôts de la douane du Sault-Sainte-Marie durant les années 1900, 1901, 1902, 1903 et 1904. D'après les relevés on constate qu'en 1900 on n'a importé que 14 tonnes de foin; en 1904 ce chiffre s'élèvait à 674 tonnes, et l'honorable ministre m'a dit que l'année dernière nous avions exporté des Etats-Unis 1,042 tonnes de foin. Nous nous trouvons donc à envahir le marché et à nuire aux cultivateurs d'Algoma-ouest quant au foin importé.

Tant qu'aux pommes de terre c'est un item très important, puisque d'après les chiffres que nous a fournis avec tant de bonne grâce l'honorable ministre des Dou-

anes, 25,801 boisseaux de ce légume sont passés par les entrepôts de la douane canadienne, à la frontière, au cours du dernier exercice. Voilà ce qui démontre qu'on devrait accorder aux cultivateurs une protection qui leur permettrait d'avoir l'avantage sur le marché domestique auquel ils ont droit. C'est le contraire qui existe aujourd'hui. Ils ont une barrière infranchissable à surmonter. Le marché américain n'est pas ouvert à leurs produits, alors que leur propre marché, celui du Sault-Sainte-Marie se trouve inondé par l'importation sur une grande échelle des produits américains. Cela n'est pas à l'avantage du producteur canadien.

L'honorable représentant du comté de Wright (M. Devlin) se demande ce que l'opposition a découvert au cours des dix années qui ont marqué le passage au pouvoir du gouvernement actuel. Après le spectacle auquel il nous a été donné d'assister avant que mon honorable ami prît la parole, je me suis trouvé désappointé, je l'avoue, en l'entendant soulever cette question ; en effet, si, depuis dix années que le ministère actuel est au pouvoir, nous n'avions pu rien découvrir, durant l'heure qui a précédé le discours de l'honorable député, il nous aurait été facile de trouver maintes choses. Comment un député qui occupe un siège en cette Chambre depuis deux ans, dans le parlement actuel, et qui se trouve à assumer la responsabilité de représenter une division électorale du Canada, peut-il se lever ici pour dire que, depuis dix ans, on n'a découvert aucun scandale de nature à nuire au prestige du Gouvernement ; sous le rapport de la pureté, le passé du Gouvernement ne laissait rien à désirer et donnait toutes les garanties possibles ; il a fait une description telle qu'on aurait pu croire que l'honorable représentant du comté de Wright se montre deux fois le partisan du Gouvernement, quand ce dernier a tort, alors qu'il ne fait preuve de zèle qu'une fois simplement quand les ministres ont raison.

A l'instar du parasite, l'honorable député se complait à se boucher les oreilles ; c'est un champignon attaché aux flancs du Gouvernement ; il est aveugle ; il est sourd-muet puisqu'il ne peut entendre tout ce qui se dit au sujet des crimes qui auraient été commis par les ministres actuels ; il n'ose parler de tout cela. Il y a eu, au cours de la session qui s'est terminée au mois de juillet dernier, assez de scandales pour émouvoir durant cinquante ans tout un peuple qui se respecte. Les révélations au sujet de transactions politiques et les personnalités mises en vedette, tout contribuait à dégoûter notre population des méthodes employées par le Gouvernement, et à faire perdre au public la confiance qu'il pouvait avoir aux ministres actuels.

Monsieur l'Orateur, nous avons eu des ministres qui se sont retirés du cabinet, tranquillement, sans faire de bruit, quelques-uns à la suite de décisions judiciaires, d'autres d'après les conseils de leurs amis, quelques-uns encore pour le bénéfice du parti libéral, mais non pas à leur avantage personnel. Nous voyons à l'ouverture de cette session que le Gouvernement nous arrive avec un autre discours du trône qui nous annonce qu'il est nécessaire de modifier les lois électorales afin de mettre un frein à la corruption politique ; c'est précisément alors que nous voyons un député se lever ici pour déclarer avec une complaisance marquée que depuis dix ans que ce Gouvernement tient les rênes des affaires du pays, on n'a pu le convaincre d'aucune offense politique et que les mains des ministres sont nettes. Mais la responsabilité de tout ce qui a été découvert doit retomber sur quelqu'un ; celui-ci ne peut être que le gouvernement actuel. Osera-t-on dire en cette Chambre que l'honorable M. Hyman ne connaissait si peu la façon dont se font les élections, qu'ayant à soutenir une élection partielle, à se présenter à ses électeurs en sa qualité de ministre de la couronne, ayant obtenu une majorité de 23 voix, ayant à surmonter tous les obstacles auxquels il devait s'attendre naturellement de la part de ses électeurs, après avoir entrepris une lutte dont l'issue était plutôt incertaine, d'après ce qu'il admettait lui-même, peut-il se trouver un homme pour venir dire ici que M. Hyman ne s'est pas mêlé de l'organisation de son élection ; qu'il ne s'est enquis d'aucun détail relatif à la campagne qui se poursuivait alors, et qui a pu rester à London trois semaines, parcourant tous ses différents comités, se trouvant en contact avec les personnes auxquelles on avait confié l'organisation de ces derniers; peut-il se trouver quelqu'un pour dire que M. Hyman ne savait pas que cet argent était distribué, qu'il n'a pas vu un sou de ce montant et qu'il ignorait qu'on eût recours à des moyens illégaux ?

S'il en est ainsi, l'honorable ministre serait plus sot que la plupart des membres de cette Chambre ne l'auraient supposé. Le Gouvernement a jeté toutes ses forces dans les comtés de London et d'Oxford, afin de s'assurer le prestige d'une victoire dans ces deux divisions. On s'est injurié dans cette Chambre à propos de ces deux élections; des remarques acerbes ont été échangées quant à ce qui pourrait se produire lorsque le Gouvernement essayerait de nouveau ses forces à London. Aussi les ministres ont-ils l'œil ouvert pour surveiller les exigences créées par la situation politique. Si les moyens qu'on a mis à jour sont disgracieux; si la victoire qu'on a dit avoir obtenue ne l'a été qu'après qu'on eut offert de $5.00 à $25.00 à chaque électeur, je dis que le Gouvernement ne peut se dérober à la responsabilité qui lui incombe, et que le ministre des Travaux publics se trouve dans l'impossibilité de dire à la Chambre que sa conscience est pure, qu'il ne connaissait rien, et qu'il n'a été mêlé en aucune façon

à toutes ces manœuvres frauduleuses. S'il était un homme honorable, il eût démissionné dès le premier soupçon qu'on eut jeté sur son élection ; il se serait présenté de nouveau devant ses électeurs après avoir démissionné comme ministre et député, et aujourd'hui il pourrait occuper un siège ici et nous dire exactement ce qui en est de son cas.

Il m'a fait plaisir de lire dans le discours du trône un passage se rapportant à la prospérité sans pareille dont jouit le Canada. Tous les discours du trône, depuis quelques années, font mention des progrès du pays, ce dont nous nous réjouissons de tout cœur.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la Séance.

M. BOYCE : Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à six heures, je faisais observer que la Chambre avait entendu avec plaisir l'allusion faite dans le discours de Son Excellence à la prospérité dont jouit le Canada à l'heure qu'il est. Tous, comme Canadiens, nous sommes réellement heureux d'assister au développement de notre pays, de même que nous ne voyons pas sans plaisir, au point de vue des affaires, le commerce qui s'est développé dans le monde au cours des dix ou douze années dernières. Aujourd'hui, nous pouvons compter sur plusieurs sources de prospérité pour le pays. Ce dernier nous offre des revenus considérables. Nous avons des prairies qui peuvent produire le blé en abondance. Nos mines, qu'on vient de découvrir, font voir l'immensité de nos richesses. Nos pêcheries sont inépuisables et la richesse de nos forêts ne peut être comparée à celle d'aucun autre pays au monde. Les peuples civilisés ont les yeux tournés sur nous ; on sait qu'ici le colon trouve une contrée où il peut s'établir dans l'espérance de jouir de la prospérité à laquelle nous participons tous. Mais, quand on en vient à étudier la situation politique du Canada, telle qu'elle est aujourd'hui, on ne peut que se demander si le développement de nos ressources est tout ce qu'on doit avoir en vue, et si c'est uniquement cela qui assurerait à notre pays une place parmi les nations du monde. Evidemment, notre propre population ainsi que celle des nations civilisées du monde, exigeront du Canada la plus grande prospérité possible, au point de vue matériel.

Assurément on pourrait démontrer qu'on a employé des moyens très moraux pour obtenir ces résultats splendides. Il est évident que ces faveurs devraient profiter à l'avantage de tout un peuple. Il appartient à ceux qui veulent maintenir la moralité publique, de prouver leur bonne foi, non seulement en cette Chambre, en temps d'élection, mais même en dehors de toute lutte électorale. A ce point de vue nous sommes forcés de dire que le Canada, avec ses immenses ressources, avec les facilités qu'il offre au commerce et à l'industrie, avec ses richesses et son immigration qui se développent de jour en jour, souffre de la corruption politique qui est devenue comme une débauche par tout le pays et qui a gâté le cœur de ce dernier. Je voudrais rappeler l'état de choses mises au jour lors de l'enquête de London, afin de suivre mon argumentation ; je prétends que la responsabilité de tout ce qui a été fait doit retomber sur celui qui la mérité, c'est-à-dire sur l'honorable ministre des Travaux publics qui se trouvait candidat lors de cette élection, élection dont le Gouvernement désirait ardemment la réussite pour conserver alors son prestige.

En notre qualité de membres de cette Chambre qui avons déjà passé plus d'une fois par les transes que présente une élection, nous savons ce qui constitue l'organisation d'une lutte électorale, et nous pouvons juger en quoi et jusqu'à quel point un candidat peut se trouver en contact avec ceux qui l'aident dans son travail d'organisation, relativement aux moyens grâce auxquels il espère assurer son élection. Toute notre expérience pourrait s'appliquer au cas de l'élection de London, alors que M. Hyman a été élu. Celui-ci avait des comités et des sous-comités. Il se tenait lui-même dans la ville de London. Je me rappelle qu'il a quitté la Chambre quelques jours avant l'élection, après avoir confié l'administration du ministère des Travaux publics à l'un de ses collègues. C'était dans le but de se trouver à London et d'assurer par tous les moyens possibles, cette élection si vivement désirée par lui-même et par ses amis. L'enquête a démontré que des comités avaient été nommés en vue de cette élection ; que les salles de ces comités étaient ouvertes et fréquentées par certaines gens. Le ministre des Travaux publics était-il tellement aveugle pour ne pas apercevoir dans ces salles le nommé O'Gorman, ces individus qui portent le nom de Mulloy, de Lewis, de Sifton ou de Reid, qui travaillaient énergiquement en sa faveur, de concert avec des personnes qui étaient reconnues par lui pour organiser son élection, et qui avaient toute autorité voulue pour cela ? Nos adversaires nous demandent de croire quelque chose d'impossible, quand ils viennent nous dire que M. Hyman a pu faire cette campagne, se pavaner dans les rues de London, aller de porte en porte, visiter ses comités dans les différents quartiers de cette cité, sans rencontrer ces individus-là ou, s'il les a rencontrés, sans connaître le travail auquel ils se livraient et les moyens qu'ils avaient à leur disposition pour accomplir leur besogne. Il est évident que si l'honorable ministre a ignoré toutes ces choses, il aurait dû être mis au courant de tous ces faits.

On a parfaitement le droit de lui dire qu'il savait que ces gens-là étaient engagés pour faire ce travail. D'autre part, si nous croyons qu'il ne s'est pas enquis de tous ces détails, qu'il n'en connaissait rien, alors d'après l'ancien proverbe qui dit " qu'il n'y a pas de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir," il est juste et raisonnable pour nous de le tenir responsable de nous avoir caché ce qu'il savait.

Mon honorable ami n'est pas ici pour donner des explications sur des questions quand cela lui est impossible. Nous regrettons tous d'apprendre que la maladie l'empêche d'être présent ici. Mais nous avons devant nous des faits qui ne peuvent être niés, et qui sont évidemment suffisants, puisque l'honorable ministre des Travaux publics s'est trouvé dans l'obligation, ainsi que je l'ai déjà dit, de remplir une tâche difficile en offrant sa démission comme membre de cette Chambre.

Ce nommé O'Gorman auquel j'ai fait allusion, n'est pas un étranger dans notre monde politique. C'est un partisan acharné de nos adversaires, c'est un " organisateur " suivant le qualificatif attribué par les membres de la droite à leurs amis dont le passé n'est pas inconnu. O'Gorman, si j'en crois l'histoire politique du pays, a été une des figures proéminentes lors des révélations de Pritchett en 1889. Nous savons tous le rôle qu'il a joué à Brockville où il a organisé le scrutin. Nous n'ignorons pas aussi que depuis ce temps-là, il s'est mêlé activement d'élections. On peut dire en toute sûreté que si O'Gorman, dont le passé était connu au sujet des moyens de corruption à prendre pour assurer une élection, se trouvait à London, il appartenait à l'honorable M. Hyman de connaître ce détail, et, afin d'assurer une élection où il n'y aurait pas de corruption, de le renvoyer du comté.

Si je me rappelle parfaitement bien, l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) parlant à Wiarton, s'est plaint amèrement du fait que cette question n'avait pas été référée aux cours chargees de décider des questions électorales. Dans le cas contraire, le statut concernant l'agence établie par des candidats, aurait pu être appliquée, et ceux d'entre nous qui sommes avocats, savons que les dispositions de cette loi sont parfaitement mises en vigueur dans le but de faire retomber la responsabilité de la corruption faite sur le candidat dont l'élection est contestée. Peut-on prétendre que ces individus-là, O'Gorman, Mulloy, Lewis, Sifton et Reid, ainsi qu'un grand nombre d'autres, qui se rendaient journellement à la salle du comité, qui se promenaient avec des enveloppes qu'ils glissaient ensuite dans les pardessus ou les habits des électeurs, peut-on prétendre que ces partisans actifs n'auraient pas été considérés comme agents dans une contestation d'élection? Malheureusement, pour le ministre des Travaux publics, on n'a pas demandé de contestation dans London même ; il n'y avait pas de procédure qui lui permît de sortir de l'impasse où il se trouvait, alors même qu'il eut démissionné.

Si l'on eut présenté une requête demandant l'annulation de cette élection, après la preuve faite, après avoir constaté que la division avait été achetée en bloc et que des milliers de dollars avaient été dépensés pour acheter des électeurs qui devaient voter en faveur du ministre des Travaux publics, si cela eût été fait, ce dernier aurait offert sa démission à la cour, et l'enquête se serait bornée à l'accusation personnelle portée contre les candidats. Le pays, dans ce cas-ci, n'aurait pas connu ce qu'il sait maintenant sur la façon dont se font les élections des députés qui appuient le Gouvernement. Heureusement que la population du pays trouve dans Ontario un gouvernement qui ne craint pas de remplir son devoir, et qui n'hésite pas à enrayer la corruption politique et à dénoncer les moyens cachés qui servent au Gouvernement à se maintenir au pouvoir.

Il est une autre question qui se présente naturellement à l'esprit. On en a parlé dans Ontario à maintes et maintes reprises depuis plusieurs années, et c'est ce qui a amené la chute si bien méritée du gouvernement Ross. On se demande : D'où vient cet argent ? J'ai fait voir, d'après la preuve prise à la cour de police jusqu'à une certaine époque—ce n'est pas là toute la preuve qui s'est développée devant le magistrat jusqu'à une certaine date—qu'il y avait eu au delà de $2,500 consacrés à l'achat des électeurs dans le comté de London. Où a-t-on pris cet argent ? Se trouve-t-il quelqu'un pour prétendre qu'O'Gorman, que Molloy, que Lewis, que Sifton ou que Reid, qui montraient tant d'empressement à distribuer les montants variant de $2.50 à $20, dépensaient leur propre argent ? Sommes-nous assez stupides pour croire des choses semblables ? Osera-t-on prétendre que ces gens-là dépensaient leurs propres deniers dans le but d'obtenir des faveurs du Gouvernement. Si ce n'est pas là l'excuse qu'on peut présenter, il reste établi que cet argent provenait d'une organisation parfaite, résultat d'une tentative concertée ayant pour but d'acheter les électeurs de ce comté. Cet argent s'est dépensé, et il appartenait au candidat de s'assurer de la provenance de ces deniers. Mais, s'il faut en juger par ce que l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a dit à Wiarton, il n'y a pas bien longtemps, le ministre des Travaux publics est complètement innocent, puisqu'il ignorait, tout comme un enfant qui vient de naître, ce qui se passait.

Il me semble qu'il a pris part à trop de luttes électorales et qu'il a trop d'expérience pour qu'on puisse admettre qu'il ignorait ce qui se passait. C'est même parce qu'il se prétend exempt de tout blâme qu'il aurait dû se renseigner sur ce qui avait lieu.

Dans la ville de London même, des can-

didats avaient été privés de leur mandat et de l'exercice de leurs droits politiques, à l'élection de 1874 citée par le représentant de Toronto-ouest (M. Osler), alors que le colonel Walker, l'adversaire libéral de sir John Carling, perdit son mandat et ses droits politiques. Quelle fut la preuve dans cette circonstance ? A peu près la même que dans le cas actuel. On démontra que la circonscription avait été corrompue d'un bout à l'autre, que la majorité des suffrages se composait exclusivement d'électeurs soudoyés, et M. le juge Gwynne décrivit la situation dans les termes les plus sarcastiques. Il disait :

> Je croirais aussi volontiers qu'on peut jeter quelqu'un dans le lac et l'en retirer sans qu'il soit mouillé que je croirais qu'un homme politique a pu voir de tels hommes dans ses salles de comité sans se sentir environné d'une atmosphère de corruption.

Qu'on applique cette observation au présent cas. Ces hommes fréquentaient librement les salles de comité, trempaient dans le complot tramé dans le but de maintenir le prestige du ministère en remportant la victoire. Le ministre pouvait-il visiter chaque jour ces salles de comité, comme il l'a fait sans doute et pouvait aisément le faire—car la circonscription couvrait une très petite étendue—sans se sentir environné d'une atmosphère de corruption ?

Supposons que ces gens-là puisaient dans leurs propres bourses afin de s'attirer des faveurs politiques et examinons si cette hypothèse est raisonnable. Ils auraient dépensé des milliers de dollars pour corrompre une circonscription électorale ! Et dans quel but ? Afin de gagner les bonnes grâces du ministère. Admettons que cela soit et tirons la conclusion. Est-il probable que celui qui puise dans sa bourse pour corrompre un collège électoral en faveur d'un candidat laisserait celui-ci dans l'ignorance de ses agissements ? Ne lui dirait-il pas : Voyez ce que je dépense afin d'assurer votre élection ? Un individu de ce calibre se vanterait d'avance de ses actes et chercherait à grossir aux yeux des autres le chiffre de ses largesses.

Tel est l'état de choses qui règne aujourd'hui à London et je consacre beaucoup de temps à le commenter. La corruption politique au Canada s'est tellement propagée qu'il est nécessaire de l'enrayer et de la déraciner. Autrement, elle bouleversera le pays et marquera nos annales d'une tache indélébile.

Au cours de ses observations spécieuses sur le dossier immaculé du présent ministère, le représentant de Wright (M. Devlin) a saisi l'occasion de faire des commentaires sévères, et déplacés selon moi, à propos d'une tache imaginaire qui ternirait la réputation du représentant de Toronto-nord (M. Foster), tache qu'il a fait ressortir avec une adresse signalée, probablement avec une trop grande habileté pour que les membres de la droite puissent l'apprécier. Nous avons vu un député élu il y a moins de trois ans élever la voix pour vilipender un collègue, un homme d'une grande expérience, un conseiller privé de Sa Majesté au Canada, sans porter d'accusation catégorique contre lui. C'est le spectacle que l'honorable député nous a donné et je le demande, en toute justice, les membres de cette Chambre devraient-ils être en butte à de pareilles attaques de la part des partisans du ministère ? L'honorable député n'a pas porté la moindre accusation contre le représentant de Toronto-nord (M. Foster), mais il a fait des allusions vagues et confuses à un péril imaginaire qui menaçait son collègue et dont ce dernier ne se préoccupe point, j'ose le dire.

Qu'a-t-il voulu dire ? La presse a parlé de certaines dépositions prises à l'enquête sur les assurances où figure le nom du représentant de Toronto-nord. Ces dépositions ont provoqué des commentaires. Si l'honorable député faisait allusion à ces dépositions, bien qu'il n'ait pas précisé, je voudrais connaître les accusations formelles que l'on porte contre le représentant de Toronto-nord. Je n'ai pas mission de défendre ce dernier. Cette Chambre sait qu'il est de taille à parer les coups et il a annoncé son intention de se disculper et de donner dans cette enceinte les explications qu'il a à offrir. Certes, il eut été plus courageux et plus conforme aux usages parlementaires d'attendre, pour lancer de semblables accusations, le dépôt du rapport que le discours du Trône nous a promis afin d'avoir un prétexte pour faire ces commentaires.

Ainsi que je le disais cet après-midi, le pays espère voir se relever le niveau de nos mœurs politiques. Il est à souhaiter que l'allusion que contient le discours du trône signifie que le ministère prendra les dispositions nécessaires pour remédier à l'état de choses qui règne au Canada depuis quelques années et qui a empiré dernièrement : qu'il décrétera des lois sévères pour réprimer la corruption sous toutes ses formes, non seulement l'achat des consciences, car ce crime est déjà mentionné, mais toutes les menées frauduleuses qui ont été divulguées et beaucoup d'autres non encore dévoilées qui privent de leur mandat ceux que la volonté populaire, le libre suffrage des électeurs, rappelle à siéger dans l'enceinte des Communes.

Je désire rectifier une erreur que j'ai commise cet après-midi au sujet de la confection de la revision des listes électorales. Je me plais à dire que j'ai péché par excès de conservatisme. Les neuf listes électorales, telles que préparées et attestées sous serment dans Algoma-ouest en vertu d'un décret rendu en conseil par le présent Gouvernement à la date du 26 août 1904—listes qui ont surgi comme des champignons en une seule nuit et qui auraient été légales si leur validité n'avaient pas été attaquée—renfermaient 543 noms. Après la revision,

elles ne comprenaient que 211 noms, de sorte qu'après l'épuration faite dans le court espace de temps dont disposaient ceux qui contestaient la validité de ces listes, on avait retranché les noms de 332 personnes qui figuraient illégalement sur ces listes préparées et attestées sous serment et qui devaient servir à l'élection générale alors pendante.

Encore un mot pour définir la situation. L'article 9 de la loi du cens électoral s'applique lorsque la confection des listes n'a pas lieu à des intervalles réguliers, mais aux dates fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil ou d'autres autorités provinciales ou municipales. Or, la correspondance déposée dont je ne parlerai que brièvement démontre clairement que, lorsque fut rendu, ou plutôt avant que ne fût rendu ce décret en conseil concernant la confection de ces listes étranges de cette singulière manière, un échange de correspondance avait eu lieu entre l'honorable M. R. W. Scott, à titre de secrétaire d'Etat et le shérif. J'extrais du rapport déposé sur le bureau le 20 février 1905 une dépêche en date du 22 août 1904, adressée à W. H. Carney, shérif, Sault-Sainte-Marie. Elle est ainsi conçue :

Quels progrès, s'il en est, avez-vous fait dans la confection des listes électorales dans les territoires non organisés de votre district en vertu de la loi d'Ontario adoptée à la dernière session ? Expliquez complètement par dépêche les dispositions prises jusqu'ici.

Je trouve ensuite une dépêche du même jour adressée par W. H. Carney à M. le secrétaire d'Etat :

Les listes électorales pour tous les bureaux de vote mentionnés par le statut seront prêtes pour l'imprimerie le premier septembre. On affiche des avis concernant la confection de listes électorales pour onze nouveaux bureaux de vote créés par décret en conseil et les listes de ces onze nouveaux bureaux de vote ne seront pas prêtes pour l'imprimerie, en vertu de la loi provinciale, avant le premier octobre. L'encombrement des affaires à mon bureau pendant trois mois m'empêchera d'accepter l'emploi mentionné dans l'article neuf de la loi électorale fédérale.

W. H. CARNEY,
Shérif.

Cela indiquait que le shérif avait averti M. le secrétaire d'Etat fédéral que les prescriptions de la loi provinciale étaient appliquées et qu'on préparait avec la plus grande diligence, dans tous les endroits mentionnés dans le décret en conseil, les listes électorales dont je me plains.

Le 25 août, M. le secrétaire d'Etat télégraphia à M. Jacob Stevenson, Sault-Sainte-Marie (Ont.) :

Vous aviez été nommé pour préparer les listes des territoires non organisés d'Algoma-ouest, avec l'autorisation de choisir un nombre suffisant d'énumérateurs pour vous permettre de terminer la confection des listes électorales le 10 septembre, au plus tard.

Le 22 août, le shérif lui avait télégraphié que les listes électorales qu'il préparait seraient prêtes, en vertu de la loi provinciale, après l'observation de toutes les formalités prescrites, le 1er septembre. Le 26 août, M. le secrétaire d'Etat adressait cette dépêche à M. Jacob Stevenson, au Sault-Sainte-Marie :

Dès qu'une liste pour un township non organisé ou un bureau de vote sera prête, faites-la imprimer et affichez des avis annonçant que les plaintes seront entendues six jours après la date de l'affichage.

Ainsi, les documents démontrent clairement que lorsque le décret du 25 août 1904 fut rendu en conseil, le cabinet savait parfaitement, grâce à la dépêche du shérif d'Algoma, qu'on préparait les listes provinciales, que la loi était appliquée et que de nouvelles listes seraient prêtes vers le 1er septembre. Il ressort aussi clairement qu'en dépit de cette déclaration, on fit table rase de toutes les dispositions de la loi provinciale ayant trait à la confection de ces listes électorales, privant les intéressés de tout avis relatif à la date et à l'endroit de la préparation des listes. Tous ces faits furent exposés dans la requête présentée à la Haute cour de justice pour obtenir un droit de prohibition afin de défendre à qui de droit de préparer ces listes.

Je désire déclarer dès maintenant que je ne me plains aucunement du choix de M. Jacob Stevenson comme principal énumérateur apparemment chargé de la confection de ces listes. Vu que je critique tout ce qui se rattache à ce décret en conseil, ce n'est que rendre justice à M. Stevenson que de dire que je le considère comme un homme probe et intègre qui ne s'abaisserait pas jusqu'à commettre des irrégularités dans la confection de ces listes. Il a nommé neuf énumérateurs qui se sont dispersés dans la forêt, ont préparé leurs listes et ont juré qu'elles renfermaient les noms des véritables électeurs. Ce sont ceux-là qui sont responsables de la confection des listes. L'énumérateur principal jouait simplement le rôle d'un fonctionnaire qui ne pouvait faire autrement que de recevoir les listes.

Une autre singularité du décret en conseil c'est que l'ordre avait été donné de choisir les énumérateurs que le candidat désignerait et de déposer les listes finales au bureau du greffier de la paix. Cet ordre était étrange lorsqu'il s'agissait d'Algoma-ouest, attendu que le candidat lui-même était greffier de la paix. Ainsi, le candidat avait le choix des énumérateurs à titre de greffier de la paix et celui-ci, en tant que fonctionnaire du gouvernement provincial, devait recevoir les listes et les déposer dans son bureau. Quelle aubaine, en vérité ! La confection des listes eut lieu et voici ces listes que je montrerai à n'importe quel député telles qu'elles sortirent des mains de ceux qui eurent à les reviser. Voici de gros traits à l'encre rouge et non de ces fines ratures si en vogue au Manitoba. Examinons la première liste que je tiens à la main. On y voit quatre-vingt-dix noms et la déclaration faite sous serment en présence de M.

Nicholls, attestant que l'énumérateur a inscrit sur les listes électorales du district d'Algoma-ouest, avec la plus grande discrétion le nom de toute personne ayant droit d'y figurer et qu'il n'a pas omis à dessein le nom d'aucune personne lorsqu'il savait ou avait lieu de croire que ce nom devait être inscrit.

Or, sur la première liste que j'ai examinée, celle des électeurs du bureau de vote de McFadden, campement de Malloy, dans le township de Jarvis, figuraient quatre-vingt-dix noms dûment attestés sous serment et, de ce nombre, il n'en est resté que dix-sept. Sur la liste suivante également attestée sous serment en présence du même fonctionnaire, sur la liste des électeurs du campement de Breckenridge, dans le township d'Anderson, trente-quatre noms étaient inscrits et sept seulement ont trouvé grâce. Sur la liste de Mashkode, on voyait quatre-vingt-dix noms et il n'en reste que trente-six. Dans le township de Gilmore, campement n° 1, il y avait apparemment trente-sept électeurs et dix-huit seulement, en réalité. Dans le campement n° 2 du township de Curtis, la liste contenait soixante-trois noms et les reviseurs n'en ont conservé que vingt-six.

Pour le bureau de vote de Waboose-Station, sur quatre-vingt-dix noms il n'en est demeuré que trente-huit. A Haydon, township d'Aweres, vingt-trois noms figuraient sur la liste avant la revision et quinze, après ; à Wylde, vingt-cinq, avant, et dix-neuf, après ; à Searchmont, quatre-vingt-dix, avant, et quarante-cinq, après. Les listes comprenaient 530 noms en tout et les reviseurs n'en ont maintenu que 211, moins de la moitié.

Or, sans la vigilance de quelques habitants de la circonscription, ce sont ces listes qu'on aurait remis aux présidents de l'élection pour servir au scrutin. Rien ne fut épargné pour transmettre ces listes au président de l'élection. Plus de la moitié des noms fut retranchée. Elles renfermaient apparemment les noms de 211 électeurs véritables et de 332 personnes n'ayant pas le droit de suffrage. Sans une intervention, ces listes qui avaient été attestées sous serment auraient été remises aux présidents du scrutin dans les endroits éloignés et presque inaccessibles où devaient se recueillir les bulletins des électeurs canadiens.

Les faits furent relatés à M. le juge Meredith dans la requête présentée afin d'obtenir un writ de prohibition interdisant à ces fonctionnaires de préparer les listes électorales. Au risque d'ennuyer la Chambre, je désire consigner dans les " Débats ", l'arrêt de ce savant juge que je n'avais pas sous la main lorsque j'ai adressé la parole cet après-midi :

Dans l'affaire des listes électorales d'Algoma-ouest.

1er octobre 1904.

Le présent appel soulève. . .

M. BOYCE.

Le mot " appel " est mal choisi, car il ne s'agit pas d'un appel mais d'une requête pour obtenir un writ de prohibition.

—deux questions d'une extrême importance.

1. Le décret en conseil dont il s'agit ou les actes de l'intimé résultant de ce décret sont-ils *ultra vires* et, dans l'affirmative,

2. Ce tribunal a-t-il le pouvoir d'interdire ces actes.

La manière la plus régulière d'examiner ces questions, c'est d'étudier d'abord la dernière car, si ce tribunal n'a pas juridiction, il est préférable de ne pas se prononcer sur le fond de la requête. Si, comme on l'a prétendu, il y a eu de la mauvaise foi ou des actes répréhensibles dans des affaires qui sont complètement du ressort des personnes dont la conduite est incriminée, celles-ci ne sont pas comptables à ce tribunal mais au Parlement et ce dernier est responsable envers la population. Toute prétendue illégalité pourrait peut-être faire le sujet d'une enquête et donner lieu à quelque recours, si son existence était établie devant les tribunaux chargés d'instruire les requêtes en invalidation des élections fédérales.

Or, ce tribunal a-t-il juridiction ?

Si les circonstances qui permettent au Gouverneur en conseil d'exercer les pouvoirs conférés par l'article 9 de la loi du cens électoral de 1898 n'avaient jamais existé, je n'entretiendrais guère de doute quant à la juridiction de ce tribunal. L'un de ses principaux devoirs est de réprimer l'usurpation des fonctions judiciaires. On ne saurait guère mettre en doute que, si quelqu'un usurpait, sans motif et sans cause, les fonctions judiciaires se rapportant à la confection des listes électorales, le pouvoir et le devoir d'interdire cette usurpation devraient appartenir à un tribunal, et je n'en connais pas d'autre que celui qui ait ce pouvoir et ce devoir à l'égard d'une semblable usurpation dans les limites de cette province.

Mais, dit-on, dans la cause de Perth-nord, une cour de division a rendu un arrêt contraire. Je ne saurais admettre cette assertion. Il y a une grande différence entre les deux causes. Lorsque cet arrêt fut rendu, il existait des fonctionnaires et des tribunaux créés et désignés par une loi fédérale dans le but de trancher toutes les questions relatives aux listes électorales devant servir aux fins des élections parlementaires. Toutes les dispositions de cette loi ont été abrogées. Ces fonctionnaires ni ces tribunaux n'existent plus. Dans l'affaire de Perth-nord, ce tribunal a décidé qu'il ne pouvait empiéter sur le domaine de ces cours fédérales lorsqu'il s'agissait des listes électorales. Dans le présent cas, il s'agit surtout de savoir s'il existe une cour fédérale. Les intimés sont-ils de quelque manière autorisés par la loi à exercer des fonctions judiciaires à l'égard de ces listes. Dans la négative, le pouvoir d'interdire l'exercice de ces fonctions doit exister quelque part et il ne peut résider que dans ce tribunal.

Les intimés ont-ils de pareils pouvoirs, oui ou non ? Cela dépend de la véritable interprétation à donner à l'article 9 de la loi du cens électoral de 1898. Cette loi abrogea complètement la loi du cens électoral qui avait établi des cours fédérales. Elle modifia entièrement les dispositions relatives à la confection des listes électorales, adoptant les listes provinciales au lieu des listes fédérales dont l'an-

cienne loi ordonnait la confection. Cependant, dans le cas où il n'y aurait pas eu de listes provinciales assez récentes dans certaines circonscription, on adopta l'article neuf de la loi. Après avoir été modifié, il est ainsi conçu :

9. Lorsque, en vertu des lois d'une province, les listes d'électeurs pour un district ou une division électorale de cette province, ou quelqu'une de ces listes, ne sont pas dressées à intervalles réguliers, mais aux époques fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil, ou quelque autre autorité provinciale ou locale, ou seulement de temps à autre pour les fins d'une élection générale ou autre devant prochainement avoir lieu, les dernières listes d'électeurs précédentes ainsi dressées seront employées pour des fins de toute élection fédérale dans le territoire compris dans ce district électoral provincial, ou cette division électorale, ou dans les parties de ce district ou de cette division pour lesquelles elles auront été dressées, si ces listes ont été dressées pas plus d'un an avant la date du bref pour cette élection fédérale ; autrement de nouvelles listes d'électeurs seront dressées, et pour la confection et la mise à effet de ces listes d'électeurs, le Gouverneur en conseil pourra nommer tous les officiers nécessaires et leur conférer tous les pouvoirs nécesaires ; et dans la confection, la revision et la mise à effet de ces nouvelles listes d'électeurs, les dispositions des lois de la province régissant la confection, la revision et la mise en vigueur des listes provinciales d'électeurs seront dans ce cas, autant que possible, observées et suivies."

Dans le district en question, il n'existe pas de listes dressées à intervalles réguliers, mais il y a des listes en voie de préparation sous l'empire d'une loi provinciale qui décrète que leur confection devra se faire à intervalles réguliers.

Le but de l'article est de procurer des listes assez récentes pour les élections parlementaires. Par conséquent, il ne saurait signifier que, lorsqu'une loi provinciale décrète la confection des listes à intervalles réguliers, ces listes seules devront servir sans tenir compte du retard que pourrait occasionner leur confection ; l'article signifie plutôt que là où ces listes existent—où on les dresse dans le moment—ces listes serviront mais que, là où elles n'existent pas, on pourra les dresser de la manière mentionnée dans l'article. Par conséquent, vu les faits de la cause, le Gouverneur en conseil avait le pouvoir de nommer tous les fonctionnaires nécessaires à la confection des listes ; les assimilant à des employés d'une cour fédérale, rang qu'occupaient les reviseurs nommés sous l'empire de l'ancienne loi. Mais l'article 9 leur ordonne formellement d'observer, autant que possible, les dispositions des lois de la province régissant la confection, la revision et la mise en vigueur des listes provinciales.

Mais, dit-on, le décret en conseil nommant les intimés leur donne des instructions qui viennent en conflit avec les dispositions législatives subséquemment adoptées. A cela, il faut répondre que, s'il en est ainsi, le décret est sans effet sous ce rapport, que c'est à la loi, non au décret rendu en conseil, qu'il faut obéir.

On soutient aussi qu'en supposant valide la nomination des intimés, ceux-ci à certains égards ne se conforment pas aux prescriptions de la loi qu'ils transgressent sous quelques rapports. S'il en est ainsi, la réponse est la même que reçut le requérant dans l'affaire de Perth-nord. Cela a trait à des questions du domaine exclusif du Parlement. En pareil cas, c'est au Parlement, non à ce tribunal, que les intimés sont comptables.

Une question ayant quelque importance—elle n'a pas été soulevée—est de savoir si le Parlement a, par l'article 9, délégué au Gouverneur en conseil le pouvoir de créer une cour fédérale et, dans l'affirmative, s'il y était autorisé, il faut répondre qu'il n'y a pas de semblable délégation, que la prescription législative elle-même crée le tribunal, en règle la procédure, et que le Gouverneur en conseil n'a pas reçu d'autres attributions réelles que de nommer les fonctionnaires, de mettre en branle le mécanisme des lois provinciales que des employés fédéraux appliquent.

Par conséquent, la requête est insuffisante et doit être renvoyée.

Ensuite, le savant juge renvoie la requête parce qu'il n'a pas juridiction.

Ainsi se termine ce chapitre des événements politiques qui ont eu lieu à la veille de l'élection de 1904. Je le répète, ce n'est là qu'un épisode de l'histoire de la confection des listes de manière à s'emparer des circonscriptions dans la partie septentrionale de l'Ontario, loin des foyers de la civilisation. Ce fût une infâme méthode à laquelle la population ne s'attendait pas, adoptée dans le dessein de faire surgir des milliers d'électeurs dans des endroits où les forbans politiques pourraient les faire servir à leurs desseins et les faire voter comme des automates selon les dictées de celui qui, dans le moment, tirerait les ficelles.

Des milliers de noms furent inscrits sur la liste électorale dans le Nouvel Ontario grâce aux mêmes décrets en conseil. Le moindre examen de l'arrêt du savant juge nous convaincra que, s'il n'a pas pu émaner un writ de prohibition faute de juridiction et parce que l'affaire ressortissait au Parlement et non au tribunal, il n'en est pas moins vrai que des milliers de ces noms étaient les noms d'électeurs fictifs. Ces noms furent inscrits dans plusieurs circonscriptions où on exerça moins de vigilance que dans Algoma-ouest et servirent à assurer la défaite des candidats oppositionnistes pour le plus grand bien de trois ou quatre députés qui sont aujourd'hui dans les rangs de la droite.

Vu la position qu'occupe de nos jours le Canada, l'ère de prospérité où il est entré et l'essor qu'a pris son commerce, il est à propos de s'occuper des mœurs politiques de ce pays. Puissent les lois que le discours du trône nous promet réprimer ces forfaits politiques qui se multiplient d'année en année. Puissions-nous tendre vers un niveau plus élevé dans le domaine de la politique. Espérons que notre jeune pays donnera désormais un meilleur exemple aux autres nations qui forment partie intégrante du puissant empire britannique dont nous sommes fiers de nous réclamer. Nous ne pourrons donner de plus solides assises à

notre pays qu'en choisissant pour pierre angulaire la pureté des mœurs politiques et l'honnêteté dans le choix des membres du Parlement du Canada.

M. ALEXANDER JOHNSTON (Cap-Breton) : Il y a lieu, monsieur l'Orateur, de vous féliciter, ainsi que les membres de cette Chambre et la population canadienne, de ce qu'enfin une autre grande découverte a eu lieu: la découverte du succès que l'honorable député (M. Boyce) a remporté dans Algoma-ouest à la dernière élection. Les propos qu'il a tenus démontrent clairement que ses amis politiques n'apprécient pas assez les grandes qualités que possède l'honorable député. Cet après-midi, il a consacré deux heures à prouver à ses amis qu'au cours des dernières années, ils ont été injustes à son endroit, qu'ils n'ont pas eu conscience de son mérite, qu'en réalité ils ne lui ont pas témoigné assez d'égards.

Je suis certain qu'après le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, ses amis, comme tous ceux qui l'ont entendu, tireront la conclusion que le représentant d'Algoma (M. Boyce) est un homme rare, un homme comme on en voit peu, car il nous l'a dit. Non seulement, il a pu vaincre les adversaires qu'il a rencontrés dans sa circonscription, mais il a si bien su déjouer les complots ourdis contre lui à Toronto et à Ottawa qu'il peut aujourd'hui se prélasser dans un fauteuil, aux Communes.

M. CAMPBELL : C'est une étoile de première grandeur.

M. ALEXANDER JOHNSTON : Pour me servir de l'expression de l'honorable député (M. Campbell), une étoile de première grandeur a lui au firmament politique.

Mais, revenons au sujet du débat. Les députés qui composent la droite sont fiers de voir que le programme que le cabinet a esquissé dans le discours du Trône n'a pas été repoussé ni critiqué sérieusement par les membres de l'opposition qui ont pris part au débat.

Le leader de la gauche n'a guère trouvé à redire. Fidèle à son habitude, il a chicané sur le chiffre des dépenses depuis que le parti libéral tient les rênes du pouvoir. De concert avec ses partisans, il est d'avis que le Canada dépense un peu trop.

Inutile de m'appesantir sur ce sujet, car le représentant de Lambton (M. Pardee) a convaincu la Chambre—comme on a maintes fois convaincu le pays—que les dépenses du présent ministère n'ont pas lieu de nous alarmer. A maintes reprises, la population canadienne —dont l'opinion est digne de respect et fait s'incliner les membres de la droite—a prouvé au jour du scrutin que l'accroissement des dépenses depuis 1896 était avantageuse pour le pays et, cela étant, j'espère que le chiffre des dépenses publiques augmentera de nouveau.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BOYCE.

M. ALEXANDER CAMPBELL : Le représentant d'Hamilton ne semble pas partager mon sentiment à ce sujet. Il voudrait sans doute faire revivre l'époque où les dépenses étaient peu élevées et les déficits considérables ; il voudrait revenir au temps de ses triomphes. S'il ne le sait déjà, je lui apprendrai que la population canadienne est fermement résolue à ne pas revenir à cette ère de crise et de marasme commercial que l'honorable député (M. Barker) appelle en vain de ses vœux. Ce dont la population se préoccupe de nos jours, c'est de savoir si les dépenses publiques sont avantageuses pour le Canada. Je crois que le parti libéral lui a prouvé d'une manière irréfutable que, depuis dix ans, les deniers publics ont été dépensés pour le plus grand bien du Canada tout entier. La meilleure preuve c'est que nous pouvons de nos jours signaler à la population la situation du pays, l'accroissement de ses richesses d'un océan à l'autre, du volume de son commerce, de la production de toutes les branches de l'industrie et du chiffre de sa population.

Dans le budget de nos dépenses, le chef de l'opposition n'a trouvé qu'un article qu'il n'approuve pas. C'est un crédit de $250,000, ce qui n'est pas une somme très considérable à vrai dire. Si c'est le seul reproche qu'il ait à nous adresser, nos partisans dans toute l'étendue du territoire peuvent envisager la situation avec une grande confiance.

Le représentant de Toronto-nord (M. Foster) éprouve aussi quelque inquiétude au sujet de l'augmentation des dépenses depuis 1896. Il a pu faire mieux que le leader de la gauche et mettre le doigt sur deux articles des budgets des dix dernières années qu'il n'approuve pas. Il a chicané sur la construction d'un élévateur dans la ville de Saint-Jean, disant que c'était une dépense inutile.

Il a critiqué la construction d'un quai dans la ville de Hull, mais l'honorable député du comté de Wright dans lequel est situé la ville de Hull, a donné à l'honorable député de Toronto-nord une réponse qui devra, si ce n'est pas trop espérer, le satisfaire et satisfera aussi la population du Canada.

Ainsi que je l'ai déjà dit l'honorable député (M. Foster) n'approuve pas la construction d'une élévateur à Saint-Jean. Je serais curieux de connaître ce que pensent quelques-uns de ses amis de son attitude. Il serait intéressant de savoir si ses amis sont d'avis que la construction d'un élévateur à Saint-Jean est une dépense inutile.

Dans tous les cas aucun d'eux n'a jusqu'à présent exprimé d'opinion contraire et je suppose que nous devons en venir à regret à la conclusion que ses collègues de Saint-Jean partagent l'opinion que la construction d'un élévateur dans le port de Saint-Jean est une dépense inutile.

Mais j'ai la ferme conviction, monsieur l'Orateur, que le jugement de l'avenir sera—

si ce n'est pas déjà le jugement du passé—que la construction d'un élévateur dans la cité de Saint-Jean par le Gouvernement actuel ne sera pas inscrite dans l'histoire comme une erreur politique, et je fais la prédiction ce soir, que d'ici à quelques années, non seulement le député de Toronto-nord, et encore moins ses collègues de la ville de Saint-Jean n'oseront pas dire devant le Parlement ou devant le public que l'élévateur construit pour aider au commerce du port de Saint-Jean est un ouvrage que le Gouvernement n'aurait pas dû entreprendre.

Voilà ce que j'avais à dire en réponse aux discours du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) de l'honorable député de Toronto nord (M. Foster) et de l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce). Mais nous avons entendu un discours beaucoup plus important que ceux-là cet après-midi dans cette Chambre. Nous avons entendu l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler).

Il est toujours agréable d'entendre les observations de ce grand homme. Pendant les six ou sept dernières années, cette Chambre a été électrisée par les observations de l'honorable député de Toronto-ouest. C'est une occasion toujours brillante et il apporte très souvent quelque chose de nouveau aux débats. Je suis certain qu'on enregistrera dans l'histoire le discours qu'il a prononcé cet après-midi comme étant peut-être le meilleur qu'il ait jamais prononcé dans cette Chambre.

J'ai remarqué dans le discours de l'honorable député de Toronto-ouest un cachet particulier. Il nous parait toujours avoir une grande prédilection pour les promenades a travers les tombes. Cet après-midi il nous paraissait revenir d'un cimetière et nous relire des chapitres de l'histoire du Canada, il y a trente ans. Il nous a raconté des choses étonnantes qui se sont passées dans les élections de cette période éloignée. Mais pour ceux qui sont aujourd'hui dans la vie politique, il n'est pas nécessaire d'aller réveiller les cadavres ou de vider les cimetières afin de trouver les preuves de corruption politique. Nous avons l'histoire contemporaine du pays et je veux rappeler l'attention de l'honorable député sur les événements les plus récents. C'est peut-être trop exiger de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), qu'il connaisse l'épisode dont je veux parler. Et cela pour deux raisons. La première c'est qu'il est de date comparativement récente et que l'on ne peut pas demander a mon honorable ami de connaître ces choses. La deuxième est que le document dont je veux parler se rapporte à certains actes du parti conservateur qui sentent très mauvais. Dans la province même d'Ontario, la province de l'honorable député, il y a eu, il n'y a pas très longtemps —bien moins que trente ans—des révélations étonnantes au sujet des élections. Quelques-uns trouveront peut-être étrange que l'honorable député (M. Osler), n'en ait pas entendu parler. Je suis certain que s'il le demandait à ses voisins que ceux-ci lui diraient que ces choses se sont bien réellement passées dans sa province tout récemment. Il n'aurait pas été mal pour l'honorable député de se renseigner auprès de quelques-uns de ses collègues qui ont pris part avec lui aux élections de 1896 et qui auraient pu lui apprendre quelques choses du pouvoir du parti auquel il appartient et dont il est un membre dévoué. J'ai ici devant moi une copie de la circulaire adressée par l'organisateur conservateur à la province d'Ontario en 1896. Je ne sais pas si l'honorable député (M. Osler) était candidat à cette élection; je ne le sais pas. Mais s'il était candidat il a dû recevoir des copies de cette circulaire et en avoir distribué à ses amis. Pour l'édification de cette Chambre et surtout pour l'édification des honorables membres de la gauche qui sont devenus vertueux en ces dernières années; je vais donner lecture de cette circulaire. Cela paraît peut-être de la cruauté à quelques-uns, mais on sait que quelquefois la cruauté est nécessaire. Et je crois que c'est réellement rendre un service à nos honorables amis de la gauche de leur rappeler l'histoire de leur propre parti dans ces matières. Voici donc ce que disait l'organisateur conservateur dans ce charmant document :

C'est nous qui imprimons les bulletins, conséquemment nous devons en imprimer un nombre supplémentaire suffisant pour permettre au président du scrutin de marquer au nom de notre candidat un certain nombre de bulletins qu'il pourra après le dépouillement du scrutin substituer à ceux qui ont été mal lus par les scrutateurs.

Quelle explication franche et intéressante?

Ou bien il pourra les garder pliés tout prêts dans sa poche, afin de pouvoir les glisser dans la boîte à la place d'un bulletin de l'opposition si l'occasion lui en est offerte.

Et il a été prouvé par les témoignages que l'occasion en a été offerte plus d'une fois.

M. BARKER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. JOHNSTON : Certainement.

M. BARKER : Quel est le livre dans lequel l'honorable député lit présentement ?

M. JOHNSTON : Je donne lecture de la circulaire qui a été envoyée par l'organisateur conservateur.

M. BARKER : Cette circulaire est fausse à sa face même.

M. JOHNSTON : Mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) n'approuve-t-il pas le livre dans lequel je lis.

M. BARKER : Je demande à l'honorable député de nous dire dans quel livre il lit.

M. JOHNSTON : Si l'honorable député n'y voit pas d'objection, je vais lui répondre à ma manière, et je suis sûr que je lui

répondrai à la satisfaction de cette Chambre, et du pays, sinon à la sienne.

M. BARKER : L'honorable député (M. Johnston) a dit qu'il répondrait à ma question. Ma question est celle-ci : Quel est le livre dans lequel l'honorable député lit ?

M. JOHNSTON : Peu importe le nom du livre. Je donne lecture d'un document qui a été mis en circulation dans la province d'Ontario par l'organisateur conservateur.

M. BARKER : A sa face même ce document est faux.

M. JOHNSTON : Je comprends parfaitement que l'honorable député ne désire pas que cette circulaire soit lue ici, mais la chose est nécessaire. Elle est nécessaire, non seulement dans l'intérêt du parti libéral, ou dans l'intérêt des honorables membres de la droite, mais aussi dans l'intérêt de l'honorable membre de la gauche. Elle est nécessaire pour leur nourriture spirituelle ainsi que mon honorable voisin le dit.

M. BARKER : L'honorable député (M. Johnston) lit dans un livre faux.

M. JOHNSTON : Mon honorable ami (M. Barker) est inquiet de savoir quel est le livre dans lequel je lis. Mais, monsieur l'Orateur, mon honorable ami n'a-t-il jamais vu auparavant ce livre que je tiens dans ma main? S'il le désire je vais lui en envoyer un exemplaire dans lequel il pourra lire lui-même cette circulaire que je vais mettre devant vous et devant les membres de cette Chambre. Mais ce n'est pas tout ce que contient cette circulaire, car je n'avais pas complété la lecture de ce document intéressant lorsque j'ai été interrompu par mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) très curieux de savoir exactement dans quel livre je lisais.

Afin de nous assurer les deux scrutateurs, tâchez de trouver un de vos amis, non pas un homme en vue mais un partisan réputé mécontent qui demandera à l'opposition d'agir comme son scrutateur. L'opposition est généralement à court de travailleurs . . .

Les libéraux dans ces temps-là étaient supposés manquer généralement de travailleurs.

. . . et il suffira de quelques hommes inspirant confiance pour changer le résultat d'une élection dans un comté où les partis sont à peu près égaux.

Voilà la doctrine que l'on a enseignée à la population dans ce bon vieux temps auquel mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) désire que nous revenions. Voici un autre bijou :

On devrait s'efforcer de mettre ces méthodes en opération dans les quartiers où l'opposition est la plus forte.

Je désire que mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) prenne note de cela tout spécialement. Je suis certain que c'est la première fois qu'il entend cette lecture.

Vous étant assurés des deux scrutateurs, il sera possible de faire voter beaucoup de noms d'électeurs ou absents ou morts.

Représentons-nous donc les agents électoraux du parti conservateur en 1896 dans l'Ontario marquant des bulletins au nom de morts et d'absents. Quelle opération intéressante ce devait être. Je serais curieux de savoir si mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) y a pris part.

On pourra déposer des bulletins au nom de morts et d'absents, et il n'y a aucun recours si les deux scrutateurs étaient présents. Il sera bon aussi d'avoir la présence d'un constable ami qui fera évacuer le poll aux flâneurs ou questionneurs.

Où était le droit du peuple en ce bon temps d'avant 1896 d'entrer dans un bureau de votation de la province d'Ontario et de poser des questions. Ce n'était pas la place des questionneurs. Voici un autre conseil très ingénieux :

Le président du scrutin devra être une personne sûre, intelligente et inspirant la confiance, afin que si nous ne pouvons nous assurer du scrutateur de l'opposition, il puisse, lorsque le temps de dépouiller le scrutin arrivera, demander aux deux scrutateurs de prendre une feuille de papier et de compter les bulletins pour chaque candidat quand il les nommera à mesure qu'il les prendra sur la table où il les aura préalablement vidés de l'urne. Il aura alors une chance de les lire incorrectement.

Ainsi donc, le premier devoir de cet homme qui inspire la confiance était de lire incorrectement les bulletins à mesure qu'ils sortaient des urnes, et ce devait être là l'une de ses principales qualités.

Il aura alors la chance de lire incorrectement de manière à assurer une majorité à notre candidat. Les bulletins doivent être remis dans l'urne aussitôt qu'ils sont lus.

Certainement, il faut les remettre dans l'urne avant que les honnêtes gens puissent les voir et constater en faveur de qui les bulletins sont marqués.

Les bulletins supplémentaires serviront à rectifier les choses lorsqu'il sera rendu chez lui.

Ainsi donc, lorsque ce président de scrutin qui inspire la confiance, choisi par le parti auquel appartient mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) dès 1896, aura lu les bulletins incorrectement, il devra avoir aussi le soin de se munir d'un nombre suffisant de bulletins marqués en faveur de son candidat pour lui permettre de rectifier les choses quand il sera rendu chez lui. Voici un autre conseil exquis :

Il est possible de maculer des bulletins au moyen d'une petite opération. On peut gâter des bulletins de l'opposition en se servant d'un crayon de mine collé sous le petit doigt avec de la cire, avec lequel on trace une ligne sur le nom du candidat en ouvrant le bulletin. Si vous ne pouvez vous assurer du bon vouloir du scrutateur de l'opposition, faites annoncer par le président du scrutin qu'il est contre vous, afin de dérouter l'adversaire si possible.

Oui, c'est à cela que l'on tendait : dérouter le scrutateur. Il y a là, j'en suis sûr, un petit bout d'histoire politique du parti conservateur que mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) devrait étudier, et s'il avait su que son propre parti avait publié cette circulaire avant 1896, il y aurait consacré tout son discours cet après-midi au lieu de ressusciter les histoires de trente ans passés. Mais ce n'est pas tout. Je me propose de faire connaître à mes honorables amis de la gauche le témoignage d'un homme qui a été pendant plusieurs années un de leurs amis les plus actifs, qui est encore une grande puissance aujourd'hui, qui siège comme membre de cette Chambre du côté de l'opposition, qui, depuis plusieurs années, appartient au parti conservateur, et qui, j'en suis sûr, connaît les questions dont il parle. Cet homme, c'est l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean), qui est une grande force politique aujourd'hui dans le pays, ainsi que les honorables membres de la gauche ont eu occasion de s'en apercevoir, il y a quelque temps. Il nous a fait connaître un peu de l'histoire récente du parti conservateur concernant les méthodes employées par ce parti en 1902, afin de gagner les élections dans la ville de Toronto. Le journal dirigé par l'honorable député de York-sud (M. Maclean) le " Toronto World ", un des meilleurs journaux de la ville de Toronto, a publié avec grands titres la déclaration suivante immédiatement après une élection dans la bonne ville de Toronto. Cette déclaration est intitulée " Le moyen le plus sûr " :

Avez-vous habitude de travailler dans cette subdivision ?—Oui, je m'en suis occupé.—Combien cela avait-il coûté? $200.—Garantissez-vous de diviser le vote à ce prix?—Oui, je le diviserai. —Très bien, voici l'argent. Mais voyez-vous cet autre billet de $100 ? Oui.—Et vous connaissez cette personne qui est ici ? Oui, je la connais, et j'ai confiance en elle.—Très bien, je vais remttre ces $100 entre ses mains. Si vous nous donnez une majorité de dix dans votre subdivision, cette personne vous remettra ce billet, lorsque les bulletins seront comptés et la majorité établie.—Je comprends et j'agirai en conséquence.

Cela s'est passé dans la ville de Toronto en 1902, sous les yeux mêmes de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) ; mais dans son ardeur à rappeler ce qui s'est passé il y a trente ans, il a complètement oublié cet incident intéressant. C'est la seule raison qui l'a empêché de ne pas le raconter à la Chambre cet après-midi.

Mais l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) ou plutôt le journal qu'il dirige, a raconté un peu plus que cela en 1902 sur le même sujet. Sous le titre " corrupteurs professionnels " il a dit :

Le public s'indigne enfin de l'existence dans Toronto d'une organisation composée de corrupteurs professionnels. Ces hommes ont leur nid dans le centre de la ville. Ils manipulent l'argent des corporations ; leur mission est de corrompre les représentants du peuple, de corrompre les électeurs, et ce qui est encore pire, de violer une chose qui devra être sacrée dans notre politique,—l'urne électorale.

Je me demande si ces choses se sont passées dans la circonscription représentée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Voilà le témoignage d'un membre très en vue du parti conservateur, et qui en connaît l'histoire intime depuis plusieurs années. Voilà le témoignage que j'ai à soumettre à la Chambre. Il ne nous est pas nécessaire de faire sortir les morts du cimetière, ni de nous appuyer sur les témoignages de parjures professionnels et avoués pour appuyer les déclarations que nous faisons ; mais nous offrons le témoignage de personnes qui vivent encore, qui sont une force active dans notre société aujourd'hui.

Mais il y a plus que cela. Il n'y a pas encore très longtemps, une élection a eu lieu dans Ontario-sud, et il n'y a aucun doute que mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) s'en souvient.

En mars 1898, le gouvernement d'Ontario consulta les électeurs de la province, et en cette circonstance, son candidat dans la circonscription de Ontario-sud fut défait par une petite majorité. Son élection a été attaquée devant les tribunaux, où un nommé William Smith a rendu un témoignage très piquant qui jette beaucoup de lumière sur l'hypocrisie de ses amis pendant les quelques derniers mois. M. Smith siégea dans la Chambre des communes comme député conservateur de la circonscription de Ontario-sud, et la lecture du témoignage qu'il rendit en cette occasion, est aujourd'hui très intéressante. Pour l'information de ceux qui ne sont pas au courant de ces événements, plus particulièrement pour l'information de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler), qui n'en a jamais entendu parler auparavant, je désire le consigner dans le " Hansard ". M. Smith a comparu en cour au sujet de cette élection d'Ontario-sud, où il a dû subir le contre-interrogatoire suivant.

Q. Avez-vous employé de l'argent pendant cette élection ? R. J'en ai employé.
Q. Dans quel but? R. Je suppose que c'était pour acheter des votes.
Q. Combien d'argent avez-vous dépensé ? R. Je ne puis pas dire.
Q. A peu près combien ? R. Je ne puis pas dire.
Q. Plus de $100 ? R. Je n'ai jamais acheté un électeur personnellement.
Q. Plus de $100 ? R. Oui.
Q. Plus de $200 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $300 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $400 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $500 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $600 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $700 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $800 ? R. C'est possible.
Q. Plus de $900 ? R. C'est possible.

M. BERGERON : Rendez-vous donc à mille tout de suite.

M. JOHNSTON : Oh oui, mais pour l'information de mon ami de Toronto (M. Osler), je veux donner des détails.

M. BERGERON : Dans quel livre l'honorable député lit-il en ce moment ? J'en appelle au règlement. Je crois que l'honorable député devrait dire à la Chambre quel est ce document qu'il nous lit.

M. JOHNSTON : J'ai un document ici.

M. BERGERON : Mon honorable ami a déjà dit la même chose précédemment. Il a dit qu'il lisait dans le " Hansard ", mais il nous a pas dit dans quelle page et dans quel volume du " Hansard ". Je vous demande, monsieur l'Orateur, si un honorable député qui lit des extraits d'un livre n'est pas obligé de donner le titre du livre ?

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que la règle dise cela. Je crois que les ministres qui lisent des extraits de documents dans cette Chambre sont obligés de déposer les documents mêmes sur le bureau de la Chambre ; mais je crois que les députés ne sont obligés qu'à la règle suivante :

Un membre de la Chambre a le droit de lire des extraits de livres, de journaux et d'autres publications ou imprimées commé partie de son discours, pourvu qu'en agissant ainsi, il n'enfreigne aucun article du règlement.

Je crois que ce paragraphe permet à un membre de lire des extraits et qu'il a le droit de déposer ou de ne pas déposer sur le bureau de la Cahmbre le document dont il cite des extraits.

M. JOHNSTON : Je suis très heureux de pouvoir me rendre au désir de mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) et de lui dire qu'il peut trouver ces extraits lui-même dans le " Hansard ".

M. BERGERON : De quelle année ?

M. JOHNSTON : De l'année 1900.

M. BERGERON : Quel volume ?

M. JOHNSTON : Volume 3, 17 mai 1900, page 5627. L'avocat continue le contre-interrogatoire du témoin.

Q. Alors vous avez dépensé plus de $900 pour acheter des votes dans cette élection ? R. Oui, monsieur.

Q. Alors vous admettez avoir acheté des votes dans cette élecion ? R. Oui.

Qui aurait cru qu'à la suite des protestations de l'honorable député de North Toronto, que cet homme qui donnait ce témoignage que nous venons d'entendre siégeait lui-même près du député de Toronto-nord, l'année même qu'il donnait ce témoignage, et qu'il était un des amis fidèles du parti. Ce me semble une chose des plus extraordinaires que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'ait pas, en cette occasion, offert sa démission comme député ni refusé de gérer les finances de ce pays.

Nous ne voyons aucune part qu'il ait eu cette intention.

Le contre-interrogatoire continue :

Q. Dites-vous que vous n'avez pas payé d'argent vous-même? R. Non, pas aux électeurs individuellement.

Q. Comment avez-vous fait alors ?

Voilà que cela devient intéressant.

Q. Comment vous y êtes-vous pris ? Avez-vous fait faire les paiements par des personnes spéciales ? R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous donner les noms de ces personnes ? R. Non, monsieur.

Q. Refusez-vous de donner ces noms ? R. Je le refuse.

Q. Connaissez-vous les personnes et refusez-vous de donner leurs noms ? R. Oui.

Q. A combien de personnes avez-vous donné de l'argent ? R. Je ne me propose pas même de donner ce renseignement.

L'avocat en appelle alors au président du tribunal et l'honorable juge fait la remarque suivante :

Je crois que la question peut être posée au témoin.

Et l'avocat continue.

Q. A combien de personnes avez-vous donné de l'argent ? R. Une demi-douzaine.

Q. Combien à chacune? R. Je ne puis pas dire cela de mémoire.

Q. Avez-vous tenu un memorandum ? R. Non.

Alors le juge Ferguson, qui siégeait dans la cause, dit :

Pouvez-vous nous dire combien d'argent au delà de $900 a été payé ? R. Je ne le puis.

Q. Pouvez-vous dire que ce n'était pas plus que $1,200 ? R. Ce ne pouvait pas dépasser $1,200.

Après quelques autres questions, le juge Ferguson pose la question suivante :

Pouvez-vous nous dire où Barker a pris l'argent qu'il a dépensé ? Etait-ce un banquier ?— R. Non, monsieur.

Dans le cours de sa plaidoirie, M. Patterson, avocat de l'accusé, ayant prétendu que M. Smith, l'ex-député conservateur, avait donné son témoignage d'une manière franche, le juge Osler fit l'observation suivante :

Je ne puis pas appeler franche la manière dont M. Smith a rendu son témoignage.

M. Patterson, avocat de Smith, répondit:

Il n'a montré aucun désir de ne pas répondre aux questions de l'avocat.

Le juge Osler dit :

J'appellerai ça de l'audace. C'est le mot.

En rendant son jugement, le juge Ferguson fit les remarques suivantes :

A mon avis, le témoignage de Smith est une dénégation effrontée, catégorique, complète, une dénégation en laquelle je ne crois pas, et je préfère prendre le témoignage de Baker, au lieu des deux autres. Je crois qu'on ne peut pas condamner avec trop de force le témoignage de M. Smith ; il s'est discrédité lui-même

en admettant qu'il était coupable de cette corruption gigantesque.

Le juge Ferguson dit de plus :

Je regrette que ce grand coupable, M. Smith, ne soit pas devant nous. Je n'ai rien autre chose à lui dire à savoir que son témo gnage est l'acte de corruption le plus effronté que j'aie jamais vu.

Ces faits, monsieur l'Orateur, se sont passés, non pas il y a trente ans, mais tout récemment, et ce témoignage a été donné par un homme qui siège sur les banquettes de la gauche, qui appartient au parti conservateur, et lorsque nos adversaires viennent devant le pays accuser le parti libéral d'avoir engendré la corruption parmi nous, ils devraient se rappeler qu'ils ont un passé, et commencer par enlever la poutre de leur œil parce qu'elle est visible pour tout le monde. En effet, il n'y a rien qui soit mieux connu dans tout le pays que la corruption du parti conservateur avant 1896, non seulement dans la province d'Ontario, mais dans plusieurs autres provinces de la confédération, et les preuves sont nombreuses pour attester ce que je dis.

On me fait remarquer que nos amis de la gauche approuvaient tellement l'homme dont j'ai donné le témoignage à la Chambre, qu'ils étaient tellement satisfaits de la manière dont il devait les servir, si convaincus qu'il serait un bon membre du parti conservateur dans cette Chambre, qu'à la première occasion qui s'est présentée, ils ont recherché ses services et lui ont offert la candidature dans la circonscription d'Ontario-sud. Oui, et mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) qui, il n'y a que quelques soirs, sermonnait cette Chambre sur le même sujet, et dictait au parti libéral son devoir dans les circonstances, n'a pas hésité à se rendre dans la circonscription de Ontario-sud pour aider à l'élection de celui qu'un juge de la cour suprême d'Ontario avait appelé un des plus effrontés corrupteurs qu'il eut jamais vus. Et ce sont là ceux qui voudraient donner des leçons de moralité politique ou électorale ! Mais, tant que la corruption de ce parti ne sera pas effacée de la mémoire du peuple, les électeurs refuseront d'accepter de lui des leçons de moralité et de pureté électorale.

M. BERGERON : L'honorable député nous a dit il y a un instant qu'il lisait dans le volume 3 du hansard de 1900, et il nous a donné la page. Je ne puis pas y trouver ce qu'il nous lit.

M. JOHNSTON : Je puis m'être trompé de volume. C'est le volume 2, page 5627. J'y trouve non pas de l'histoire ancienne comme celle que nous a racontée l'honorable député de Toronto-ouest, mais des événements tout récents dont je vais continuer de parler. Une élection générale a eu lieu en 1900, et je veux rappeler ce qui s'est passé pendant cette élection dans ce comté de Welland, dont je regrette de ne pas voir le député en ce moment à son siège. Il y avait une association conservatrice dans le comté de Welland, et le secrétaire de cette association écrivit à M. H. A. Rose de Toronto une lettre dans laquelle il disait :

Cher Hugh,—Votre lettre est reçue. J'ai réglé les réclamations de vos deux amis et sous ce rapport, tout est O.K. Dans quelques jours, nous serons en fonds et je vous ferai tenir par le colonel Raymond le montant de vos dépenses. Nous nous attendons à avoir une autre élection ici dans quelques mois, et nous aurons besoin de nouveau de votre assistance, et si j'ai quelque chose à faire dans cette lutte, l'organisation sera conduite d'une manière différente dans les faubourgs de la ville. J'ai dit aux gros canons locaux que vous étiez le seul de toute la bande...

Il serait intéressant de mettre la main sur cette bande.

..que vous étiez le seul homme de toute la bande qui fournissiez des hommes à moins de frais.

Oui, il obtenait ses hommes à meilleur marché que les autres. Conséquemment on était si satisfait de ses services qu'on l'avertit à l'avance qu'à la prochaine élection fédérale, les conservateurs du comté de Welland lui demanderont de nouveau ses services. Je n'ai aucun doute qu'il s'est tenu à leur disposition depuis et qu'il suffisait d'un moment d'avis pour le faire venir. Voici un autre passage que je ne comprends pas beaucoup, mais si mon honorable ami de Welland (M. German) était ici, il pourrait peut-être en donner l'explication.

Eddie racontait à Sears, hier soir, une petite histoire qui me porte à croire que l'Irlande a peut-être joué double jeu. Le major a prétendu qu'il lui avait tout dit. Je crois que je vais faire une tentative auprès d'Eddie pour voir s'il ne dévoilerait pas quelques-uns de ses secrets. De votre côté, faites la même chose avec l'Irlande. Je prépare en ce moment la liste de tous les conservateurs de la ville qui ont voté pour moi. Vous devriez être capable de découvrir quelque nouveau truc à Toronto.

Ah, nous y voici encore, et je me demande si c'était dans la circonscription représentée par l'honorable député de Toronto-ouest que cet homme espérait découvrir le nouveau truc.

Nous voulons être prêts pour la prochaine élection.

Oui, et nous désirons que vous qui avez fait preuve de tant d'habileté et avez donné tant de satisfaction à l'association conservatrice soyez prêts à nous aider de nouveau.

Voici donc de l'histoire qui n'est pas tout à fait ancienne, mais qui est au contraire comparativement récente. Il y a cependant de l'histoire plus récente encore, qui fait foi des méthodes employées par nos amis les conservateurs dans les élections. Lorsque l'honorable chef de l'opposition a pris la parole il y a une couple de jours, il a fait quelques remarques sur le résultat de l'élec-

tion dans la circonscription de Shelburne-et-Queen's, dans la Nouvelle-Ecosse et dont l'honorable ministre des Finances est sorti victorieux le 31 octobre dernier. Le chef de l'opposition s'est exprimé ainsi : " Je déclare que je suis prêt à réaffirmer tout ce que j'ai dit avant l'élection au sujet de M. le ministre des Finances." Mais nous avons en sa faveur l'opinion d'une personne qui est bien connue de la Chambre où elle a occupé un siège pendant une dizaine d'années et qui était un membre distingué du parti conservateur. Il fut député jusqu'en 1896 et je suis sûr que ni le chef de l'opposition ni aucun de ses partisans ne discutera l'opinion de M. le Dr Weldon à ce sujet. Cet homme fut candidat en 1896 et en 1900. Il ne fut pas candidat en 1904, mais il était intimement lié au parti conservateur et ce n'est pas trop assumer de dire qu'il devait connaître l'histoire du parti conservateur dans cette province. Il a jeté quelque lumière sur l'histoire de ce parti au cours de la récente élection de Shelburne-et-Queen's. Il a dit et répété aux électeurs de ce comté qu'on l'avait prié de se porter candidat conservateur dans quelqu'une des circonscriptions de la Nouvelle-Ecosse. Il a ajouté que les chefs du parti dans la ville et le comté d'Halifax, qui appuyaient la candidature du chef de l'opposition, lui avaient en quelque sorte forcé la main, pour l'induire à se présenter. Nous ne savons pas dans quelle circonscription on voulait qu'il se portât candidat, nous savons seulement qu'il fut invité par les chefs du parti dans la ville d'Halifax, amis de la candidature du chef de l'opposition, à se présenter dans un comté quelconque, et voici la proposition qu'il prétend leur avoir faite : Si je consens, a-t-il dit, à me laisser mettre en nomination, me promettez-vous de faire une élection honnête et franche ? Ils lui répondirent aussitôt qu'ils ne consentiraient pas à cela et à l'instant il refusa de devenir leur candidat. Telle est l'histoire du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse. Ce n'est pas de l'histoire de trente ans mais de deux ans passés. Nous tenons ce renseignement d'une personne qui sait ce qu'elle dit, qui connaît l'histoire du parti conservateur, qui a vécu dans l'intimité de ses chefs, qui est considéré de nos jours comme un des membres les plus distingués du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse, qui fut le candidat de son choix et dont la candidature en opposition à celle de l'honorable ministre des Finances dans la récente élection fut approuvée par l'honorable chef de l'opposition. Son opinion doit valoir plus, beaucoup plus que celle de tous les parjures volontairement avoués que l'on cite à la Chambre. Mais, il y a plus. L'honorable chef de l'opposition a déclaré qu'il était prêt à réaffirmer tout ce qu'il avait dit au sujet de l'honorable ministre des Finances et de l'élection de Shelburne-et-Queen's. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas eu la chance de savoir ce qu'avait déclaré l'honorable chef de l'opposition, mais nous n'avons pas manqué l'opportunité de nous renseigner sur ce que les journaux qui l'ont appuyé en cette occasion ont dit. Ceux d'entre nous qui se sont donnés la peine de suivre les détails de la campagne conduite par les journaux en faveur du candidat de l'honorable chef de l'opposition, savent que jamais peut-être campagne plus scandaleuse n'a été conduite en faveur d'un parti politique. Ceux qui seraient tentés de douter de mes paroles voudront bien relire ce que disait le " Herald ", d'Halifax, le principal organe du chef de l'opposition et du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse. Il est raisonnable de croire que le " Herald ", d'Halifax, et les autres feuilles conservatrices de la Nouvelle-Ecosse reflètèrent l'opinion de l'honorable chef de l'opposition. Je lui dirai qu'il devra hésiter longtemps avant de s'assimiler aux déclarations que ces feuilles ont faites au nom du parti conservateur. Je vais citer un exemple.

Quelques jours avant l'élection, on envoya du village de Liverpool, dans la circonscription de Shelburne-et-Queen's, une nouvelle que je n'hésite pas à qualifier de vile calomnie. Afin de préjuger, à la veille de l'élection, l'opinion des pêcheurs et des libéraux du comté contre M. Fielding, l'organisateur du parti, et il est bien connu que c'est lui qui l'a fait, a envoyé du village de Liverpool une déclaration que tout le monde, même M. le Dr Weldon, reconnaît comme tout à fait préjudiciable et absolument contraire aux faits, mais qui a été envoyée quand même dans l'espoir qu'elle serait de quelque utilité au parti politique de l'honorable chef de l'opposition. Cette nouvelle annonçait que certaines personnes intéressées dans l'industrie des homards dans la Nouvelle-Ecosse étaient à ce moment dans le comté de Shelburne-et-Queen's et s'apprêtaient, de concert avec des personnages en vue dans la politique active, à former un immense monopole du poisson dans la Nouvelle-Ecosse qui pressurerait à l'excès les pêcheurs de Shelburne-et-Queen's. L'on espérait que cette nouvelle jetterait la consternation parmi les pêcheurs et, à la veille de l'élection, les prédisposerait contre le parti libéral. Je vais maintenant lire pour l'édification de la Chambre et du public le démenti d'une personne qui fut accusée de s'être rendue coupable d'inconduite. Je veux parler du démenti donné par M. H. E. Baker, de Sydney, aux accusations portées contre lui par l'organisateur du parti conservateur, l'agent de l'honorable chef de l'opposition, dont il est prêt, a-t-il dit, l'autre jour, de défendre tous les actes. Voici ce qu'a déclaré M. Baker :

Au sujet de ma tournée supposée dans le comté de Shelburne-et-Queen's, dans l'intention d'y distribuer de l'argent, pour les fins de l'élection, comme l'a insinué le " Herald ', je dois dire que jamais un parti politique ne m'a offert d'argent pour ces fins ou pour toute autre fin, excepté une fois, lorsqu'un membre en vue

du parti conservateur m'a offert une forte somme que j'ai refusée.

Si le "Herald" et le parti conservateur, entraînés par leur zèle en faveur de l'épuration des élections, désirent en savoir davantage sur cette affaire, je serai heureux de le leur apprendre soit en public soit privément dans une déposition assermentée.

Voici donc pour ce qui concerne l'élection de Shelburne-et-Queen's. Il est connu dans tout le pays que l'honorable ministre des Finances a reçu la magistrale approbation des électeurs de cette circonscription. L'on dit depuis plusieurs mois dans le pays et particulièrement dans la Nouvelle-Ecosse, que c'est un grand crime pour un membre de la Chambre des communes de voir son élection invalidée par les tribunaux. En réalité, l'on a essayé de faire croire dans le pays que l'honorable ministre des Finances était le premier ministre du Parlement qui perdait son mandat pour une infraction à la loi des élections. L'on semble avoir oublié que des députés de la gauche ont bien souvent perdu leur mandat dans les mêmes conditions. L'on aurait dû au moins prendre connaissance du jugement, car dans ce jugement qui a été rendu sur la plainte en invalidation de l'élection de l'honorable ministre des Finances, les juges ont pris bien soin de spécifier que rien dans tout le procès n'avait été prouvé qui pût jeter du louche sur la conduite de l'honorable ministre. Les juges ont mentionné tout spécialement qu'il ignorait la propagande que l'on avait faite en sa faveur et qui a déterminé l'invalidation de son élection.

Je tiens à entretenir la Chambre de ces questions, afin de lui rappeler et de rappeler au public que l'histoire du parti conservateur, au chapitre de l'honnêteté en matières d'élections, ne lui permet pas de donner ici des leçons sur l'intégrité des méthodes à employer. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a été également très osé, l'autre jour, et j'appuierai à ce sujet sur une remarque que l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) a faite il y a quelques instants. Il voulait savoir à quoi l'honorable député de Wright (M. Devlin) voulait faire allusion quand il a dit à la Chambre que des accusations pesaient sur l'honorable député de Toronto-nord. Je ne sais pas si l'honorable député de Wright a fait cette assertion, mais il est indubitable que l'honorable député d'Algoma-ouest avait dans l'idée qu'il flotte dans l'air certaines accusations contre l'honorable député de Toronto-nord, car il nous a dit pour la première fois que l'honorable député de Toronto-nord était prêt à se défendre. L'honorable député d'Algoma a nié qu'il y eut des accusations contre son collègue, mais l'instant d'ensuite il déclare qu'il est prêt à se défendre, si l'on porte contre lui des accusations.

Je recommanderais à l'honorable député de Toronto de relire attentivement certains articles qui ont été publiés depuis quelques mois dans divers journaux du Canada. Je lui conseillerais surtout de lire soigneusement les articles du "News", de Toronto, journal que personne de ce côté-ci de la Chambre, ni même des deux côtés de la Chambre n'accusera d'être trop tendre pour le Gouverenement. Pour savoir si réellement il y a des accusations contre lui. Je lui recommande de lire le "Herald", d'Halifax, organe du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse, qui se plait à reproduire du "News", de Toronto, ou de tout autre journal tout ce qui peut s'attaquer à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je le réfère au "Herald", d'Halifax, du 22 novembre 1906, qui dit en grands titres :

Une critique sévère de la position de l'honorable M. G. E. Foster dans le parti conservateur. Revue indépendante et satirique de l'effet qu'ont causé sur le pays certaines révélations faites à l'enquête sur les assurances. Les devoirs et la force d'action de l'opposition.

Je veux surtout qu'il prenne note de la phrase que je vais lire :

M. Borden serait beaucoup plus fort parmi les électeurs, s'il reléguait M. Foster à l'arrière-plan de son parti à la Chambre.

Ce ne sont pas les paroles d'un journal libéral, ce sont les paroles du "Herald", d'Halifax, le principal organe du parti conservateur dans la Nouvelle-Ecosse, en date du 22 novembre courant. Donc, s'il est piqué de curiosité par les déclarations de l'honorable député de Wright (M. Devlin), il n'a qu'à feuilleter ces journaux, qui connaissent mieux que nous l'histoire de l'honorable député de Toronto-nord et du parti conservateur. Il y verra si les racontars qui courent le pays depuis quelques mois sont fondés. Un mot et je termine. L'honorable député a eu quelque chose à dire au sujet de la manipulation frauduleuse des bulletins d'élection. Je dis comme a dit l'autre jour le chef du Gouvernement : "Quiconque achète un vote mérite d'être conspué, mais quiconque manipule les bulletins est plus méprisable encore." L'honorable député de Toronto-nord aurait dû se rappeler, lorsqu'il a pris cette attitude de haute moralité devant la Chambre, qu'il y eut une élection dans la circonscription de King's, dans le Nouveau-Brunswick, et il aurait du se rappeler que le soir de cette élection, une certaine personne revint à la ville de Saint-Jean, vaincue par le suffrage des honnêtes électeurs du comté, mais que le lendemain matin, cette même personne fut déclarée élue pour le comté de King's, N.-B. L'honorable député de Toronto-nord aurait dû se rappeler de cet incident avant de poser en moralisateur de la Chambre et du public sur l'honnêteté dans les élections. Je soumets cet incident à la sérieuse méditation, à la pieuse méditation de mon honorable ami M. le député d'Hamilton (M. Barker), de mon honorable ami, M. le député de Toronto-ouest (M. Osler), mais surtout de mon

honorable ami, M. le député de Toronto-nord (M. Foster).

M. SAMUEL BARKER (Hamilton-est) : Monsieur l'Orateur, je n'ai jamais encore porté la parole sur l'adresse et je ne l'aurais pas fait cette année, si l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) ne nous eut donné une petite lecture tirée d'une brochure. Je lui ai demandé quelle publication il lisait ; il s'offrit aussitôt de me le dire, mais il s'en est bien gardé. Je n'ai jamais vu cette publication ni manuscrite ni imprimée. Il y a quatre ou cinq ans, cependant, je me rappelle qu'un individu de l'état de l'Ohio disant se nommer Mabee, je crois, vint dans la province d'Ontario et offrit de vendre au parti conservateur pour être publié, un manuscrit qu'il considérait être d'excellente littérature contre le parti libéral. Le ton en était si violent et outré que pas un homme de bon sens n'y aurait ajouté foi en tout ou en partie. Pas un conservateur, quelle que fut l'opinion qu'il eut des libéraux ou d'un libéral quelconque, n'aurait songé pour un instant à partager les vues exprimées dans cette diatribe. Il n'y a qu'un fou qui s'y fut laissé prendre.

Les conservateurs repoussèrent sans hésitation ces écrits et n'en voulurent rien faire. On m'assure que l'ingénieux M. Mabee a fait subir quelques légères modifications à son manuscrit en substituant le mot " conservateur " au mot " libéral " et *vice versa* partout où il se rencontrait et qu'il trouva dans le parti libéral quelqu'un d'assez sot ou d'assez étourdi, ayant plus d'argent que d'esprit, qui le lui acheta. L'honorable député (M. Johnston) sait que ce pamphlet n'est pas nouveau. Il savait, lorsqu'il a pris la parole, que cette imposture avait été dénoncée il y a bien des années. Un honnête homme n'ajouterait pas foi à cette brochure. Je le demande : y a-t-il parmi les députés ministériels qui ont entendu ce que le député de Cap-Breton vient de lire, quelqu'un qui croira pour un instant qu'un homme sensé, fut-il agent ou organisateur conservateur ou tout ce que l'on voudra, fut assez âne pour écrire un tel document et le publier comme circulaire conservatrice ? Je le proclame à l'honneur des conservateurs, un tel âne ne peut être trouvé dans le parti. Dès qu'il fut montré aux conservateurs, ce manuscrit fut rejeté et Mabee l'alla vendre à d'autres et le député de Cap-Breton l'a lu ce soir. Monsieur l'Orateur, je ne parlerai pas longuement. Je ne crois pas qu'il se trouve dans tout le pays un seul conservateur assez dépourvu de sens commun pour croire, après l'avoir lu, que ce manuscrit puisse émaner d'un parti politique quelconque. Je ne croyais pas qu'il y eut dans les deux partis politiques une personne assez âne pour cela. Je le crois encore à peine. Je pense que le député de Cap-Breton ne le croit pas lui-même. Mais il l'a lu sans hésitation et sérieusement pour faire suite à la discussion sur l'adresse. Peut-on imaginer rien de plus méprisable ? L'honorable député nous dira-t-il honnêtement et consciencieusement comme député qu'il croit que ce document a été écrit par un conservateur ? Je ne crois pas qu'il ose le faire. Je ne crois pas qu'il se trouve un seul député de la droite qui le fasse. Si un député de la gauche se levait pour dire qu'il croit un libéral capable d'écrire une telle chose, je proposerais qu'il soit interné chez les aliénés.

M. JOHNSTON.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Ce n'est pas mon intention de prolonger le débat et je n'y introduirai pas de nouveaux sujets de controverse. J'obéis au sentiment de ma responsabilité en élevant la voix à propos de la perspective d'une famine de combustible dans la Saskatchewan. Avant de passer à l'ordre du jour, vendredi, j'ai attiré l'attention du Gouvernement sur un rapport des plus alarmants à ce sujet, attribué par le "Free Press", d'Ottawa, à l'honorable M. Walter Scott. J'ai exprimé alors l'espoir que le Gouvernement pourrait peut-être promettre à la Chambre de prendre des mesures immédiates et vigoureuses. Voici ce que m'a répondu M. le premier ministre :

> Le Gouvernement est au courant de ce qui se passe dans le Nord-Ouest et ne peut qu'exprimer son regret de n'avoir pas plus de pouvoir afin qu'il puisse s'en occuper. Le ministre du Travail, le seul qui soit en mesure de s'occuper de cette question, a envoyé M. Mackenzie King pour tâcher de régler la grève.

L'honorable M. Scott ayant auparavant exprimé l'opinion qu'il doutait que les autorités provinciales ont le pouvoir de régler ces questions, je dois dire que la réponse de l'honorable premier ministre n'est pas très rassurante et je dois exprimer ma conviction qu'il ne doit pas être parfaitement au courant de la gravité de la situation. Les derniers journaux du Nord-Ouest sont remplis des nouvelles les plus alarmantes que je crois, malheureusement trop bien fondées dans beaucoup de cas. Tout dépendra naturellement, de la température des premières semaines. La nécessité de mesures plus rigoureuses encore que celles dont l'honorable premier ministre a parlé l'autre jour est devenue plus urgente et plus impérieuse. Même si M. Mackenzie King réussit à régler la grève de Lethbridge, qui se continue, je crois, depuis neuf mois, et qui paraît très difficile à régler, je doute fort que l'on puisse parer à la difficulté existante. Il me semble que les gens qui sont en présence de la perspective probable de geler à mort s'attendent à quelque chose de plus pratique que les promesses faites par le premier ministre.

Il ne faut pas oublier qu'une nombreuse population est établie au Nord-Ouest depuis l'année dernière, y compris beaucoup de gens qui n'ont pas encore connu les rigueurs

des hivers canadiens et un grand nombre, peut-être, qui n'ont pas la moindre idée de ce que sont nos hivers. Bien des maisons aussi sont à peine propices pour protéger contre le froid, à la veille de commencer, ceux qui les habitent, à moins qu'ils n'aient un bon approvisionnement de houille. Les distances sont considérables et le transport sera beaucoup plus difficile, à cause des récentes tempêtes de neige. Le Parlement a refusé, l'année dernière, de reconnaître aux provinces de l'Ouest, dans la loi d'autonomie, la propriété du domaine public. A mon sens, les provinces y avaient droit. Je puis me tromper—je ne soulèverai pas cette question en ce moment—mais le fait est que le Gouvernement a pris sous son contrôle la production de la houille dans cette région et se crée un revenu avec les droits qu'il impose. Ce contrôle entraîne certaines responsabilités. Le Gouvernement a aussi des responsabilités vis-à-vis d'un grand nombre de colons qui ont été amenés dans ces régions, car beaucoup d'entre eux, comme je l'ai dit, n'ont pas la moindre idée de ce qui les attend. Je crois que nous devrions, tant au point de vue humanitaire que pour conserver la bonne réputation du pays, prendre toutes les précautions possibles pour empêcher que ces gens souffrent du froid. Le Gouvernement ne doit pas prendre de risques, le climat est trop rigoureux dans ces régions. Je ne veux pas passer pour alarmiste, mais quiconque a eu quelque expérience dans l'Ouest sait que la situation présente est remplie de dangers. Les considérations de responsabilités relatives entre le gouvernement fédéral d'une part et le gouvernement provincial d'autre part ne doivent pas nuire à l'efficacité des moyens à prendre en ce moment. Si malheureusement la misère sévit, la population ne se contentera pas d'une simple expression officielle de regrets disant que le Gouvernement n'a pas autrement le pouvoir de s'occuper de cette question que de faire intervenir le ministre du Travail, seul habile. La population insistera pour savoir s'il existe une autorité qui reconnaisse et exerce sa responsabilité en la matière et fasse en sorte qu'elle puisse se procurer, à des prix pas trop ruineux, suffisamment de charbon pour lui permettre de passer tous les hivers rigoureux à venir.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je puis assurer l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) qu'il n'est pas plus vivement frappé de la gravité de cette question que ne le sont les membres du Gouvernement. Je puis l'assurer aussi que personne dans le Nord-Ouest, ni lui-même comme représentant, ni le reste de la population, n'est, plus que nous aussi sincèrement sympathique aux exigences du moment et aux besoins des colons. Il semble que la difficulté réside dans l'impossibilité de se procurer de la houille. Autant que nous avons pu nous en assurer, le seul moyen d'en obtenir immédiatement en quantité suffisante est de faire rouvrir la mine de Lethbridge. Ces houillères ont été la source d'approvisionnement pour cette partie de la province; ce n'est pas la seule source d'approvisionnement, heureusement, car il y a des mines de houille dans le nord de l'Alberta, aussi bien qu'à Lethbridge et dans le sud et elles ne sont pas affectées par la grève.

M. R. L. BORDEN : Sont-elles actuellement en exploitation ?

M. FISHER : Oui et elles produisent de la houille, mais pas autant, tant s'en faut, que les mines de Lethbridge. De plus, elles sont plus éloignées des consommateurs de sorte que le prix de transport est plus élevé. Autant que je puis en juger, ce n'est pas une question de prix ; la difficulté est que la population s'est laissée surprendre, ou plutôt, qu'elle n'a pas prévu la crise, tandis que les marchands charbonniers n'ont pas prévu la nécessité de se préparer à s'approvisionner ailleurs, espérant peut-être que la grève de Lethbridge se réglerait et qu'ils pourraient acheter d'eux.

M. R. L. BORDEN : Depuis combien de temps dure cette grève ?

M. FISHER : Depuis plusieurs mois, je crois. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) dit neuf mois.

M. LAKE : Depuis le commencement de mars.

M. FISHER : Je ne crois pas qu'on se soit plaint de la grève pendant les mois d'été. Ce n'est qu'à l'automne que le besoin de houille se fit sentir et les consommateurs s'alarmèrent.

Je suis heureux de dire que d'après nos dernières informations, les houillères de Lethbridge livrent aujourd'hui 500 tonnes de combustible par jour sur le marché. La production normale à pareille saison est trois ou quatre fois ce chiffre. Cinq cents tonnes par jour sont certainement insuffisantes à satisfaire la demande.

M. OSLER : Je crois savoir que la production n'est que de 200 tonnes par jour.

M. FISHER : Nous avons appris, samedi, que c'était 500 tonnes par jour et je ne répète que ce que je sais. Il était manifeste que la seule et unique manière de trancher la difficulté était de faire cesser la grève. C'est dans ce but que M. Mackenzie King, sous-ministre du Travail a été envoyé là-bas. Il s'est occupé de la question et nous avons l'espoir que ses efforts seront couronnés de succès, que dans quelques jours, la grève sera réglée, les ouvriers retourneront à l'ouvrage et le marché de houille sera approvisionné. Si nos espérances se réalisent, je ne vois pas que le Gouvernement puisse rien faire de plus.

M. R. L. BORDEN : Est-ce simplement une question de gages, ou y a-t-il d'autres principes en jeu ?

M. FISHER : Je crois qu'il y a plusieurs questions en jeu. M. King espère, en mettant en communications patrons et ouvriers, effectuer un règlement. Je ne crois pas que l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) ait soumis aucun autre moyen plus pratique de régler cette difficulté. Je croyais, lorsqu'il s'est levé, qu'il allait nous proposer quelque moyen qui se serait imposé à notre raison et à notre bon sens. Je ne vois pas que nous puissions faire autre chose. Nous ne pouvons pas très bien, comme gouvernement, entreprendre une distribution de houille dans tout le Nord-Ouest. Il ne nous aurait pas été aussi facile de procéder de la sorte que d'essayer à régler la grève de Lethbridge pour arriver au même but. Nous attendons avec impatience d'autres nouvelles de M. King et nous espérons qu'elles seront très satisfaisantes.

Ce n'était pas mon intention de prendre part à ce débat, mais je voudrais relever un mot qui est tombé des lèvres de l'honorable député de Huron-est (M. Chisholm). Il a attiré l'attention de la Chambre sur certaines catégories de nos produits agricoles qu'il faudrait transporter en compartiments froids. Je n'entrerai pas dans les détails, mais je tiens à le remercier d'avoir attiré notre attention sur ce sujet, qui est sans contredit d'une haute importance. Les vues qu'il a exprimées s'accordent passablement avec les miennes, quoique je ne sois pas tout à fait disposé à admettre l'exactitude de ses chiffres et de ses données. Je me suis beaucoup occupé de cela depuis quelques mois en ma qualité de ministre de l'Agriculture. J'ai étudié plusieurs projets qui pourraient conduire à la réalisation de l'idée émise par l'honorable député, entre autres celui qui consisterait à construire des entrepôts frigorifiques dans tout le pays au moyen d'une garantie des obligations par l'Etat. L'objection est que nous ne pourrions pas très bien accorder cette garantie en faveur d'une corporation qui, par sa nature même, pourrait devenir un monopole et nuire sérieusement aux fins qe nous voudrions atteindre. Tout de même, je suis aise de dire à l'honorable député de Huron-est (M. Chisholm) et aux députés qui s'intéressent à cette question, que je crois avoir réussi à deviser un plan pour encourager l'établissement et l'équipement d'entrepôts frigorifiques là où les besoins du commerce et de la production l'exigent. J'ai demandé à mes collègues de placer dans le budget, qui doit être déposé prochainement, un crédit à cette fin. J'ai voulu tout simplement approuver l'honorable députe de Huron-est et lui donner l'assurance que le Gouvernement est convaincu de la nécessité d'atteindre le but qu'il a proposé.

M. LAKE : Dois-je comprendre que l'honorable ministre m'a demandé de lui suggérer des moyens?

M. FISHER.

M. FISHER : Oui.

M. LAKE : Je me permettrai de faire une proposition que la Chambre acceptera volontiers, je crois. On me dit qu'il y a une immense quantité de houille à Fernie ; eh bien, je recommande au Gouvernement de s'emparer de cette houille et de la distribuer dans la province à n'importe quel prix

Des milliers d'existences sont en jeu et il ne faudrait rien épargner pour éviter toute perte de vie.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : Je me proposais de faire, au début de la séance d'aujourd'hui, une déclaration quant à la grève des mineurs de charbon de Lethbridge ; mais après réflexion, j'ai pensé qu'il valait mieux attendre à demain. Je pense être demain en possession de renseignements de nature à convaincre les honorables députés de la gauche et la Chambre que la grève est terminée. J'ai reçu cet après-midi, de mon sous-ministre, un télégramme m'informant qu'il est resté en conférence avec les mineurs et leurs patrons jusqu'à deux heures ce matin, et qu'ils en sont venus pratiquement à une entente. Je m'attendais à recevoir de lui un second télégramme me disant que l'affaire était réglée et que l'on se remettrait dès demain au travail.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : J'ai été désappointé de ne rien trouver dans le discours du trône nous donnant à entendre que le ministère se propose de modifier l'acte du travail. Certaines observations faites récemment à Nicolet par l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) m'ont plu. Parlant de la grève de Buckingham, il a déclaré qu'à son avis l'acte était défectueux et devrait être modifié, et j'en ai conclu qu'il serait modifié dès la présente session. L'acte est défectueux en ce qu'il n'établit aucun mécanisme pour assurer l'exécution d'aucune ordonnance émanant du bureau du travail. On a beau dépêcher sur les lieux M. King, qui est un homme fort intelligent, sans doute, tout ce que ce fonctionnaire pourra faire ce sera de donner des conseils, puisqu'il n'a pas l'autorité nécessaire au règlement de la moindre difficulté. Les grèves sont en train de devenir très fréquentes au Canada. D'après les renseignements que nous a fournis l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) cette grève qui a éclaté dans le Nord-Ouest est très alarmante. Elle dure depuis le mois de mars. Nous avons eu une grève à Fernie et à Michel, et dans quelques autres centres houillers, et tout dernièrement nous avons eu une grève à Buckingham, qui a été l'occasion de pertes sérieuses de vies. On nous apprend ce soir que les intéressés dans la grève en cours actuellement à Hamilton menacent de se tirer des coups de fusil. On affirme que les ouvriers ont fait l'achat de cinq cents pistolets en vue de résister à la troupe armée. C'est là un état de choses

des plus alarmants et des plus extraordinaires, et qui nécessite une intervention immédiate de la force publique. Je n'ai pas de conseils à donner, mais c'est au Gouvernement de prendre les mesures propres à remédier à ce déplorable état de choses. Sans doute, il nous est impossible d'empêcher les ouvriers de se mettre en grève en vue d'obtenir des salaires plus élevés ou des conditions plus favorables ; mais nous pourrions trouver quelque moyen d'empêcher les ouvriers de chômer. Le département du Travail, ou le Gouvernement pourrait fort bien établir un tribunal d'arbitrage autorisé à conférer avec les patrons et les ouvriers, dans le but de provoquer un règlement grâce auquel ces derniers ne chômeraient pas un seul jour. Nous savons tous qu'une grève occasionne aux ouvriers de lourdes pertes de temps et d'argent. Il leur arrive parfois de chômer des semaines entières, des mois entiers ; et durant tout ce temps, leurs familles sont dans la misère. On a beau vanter les avantages assurés par les unions ouvrières, ce sont toujours les ouvriers qui finissent par être les perdants. Je signale cette affaire à l'attention du ministre du Travail (M. Lemieux) sachant qu'il est très désireux de faire quelque chose pour éviter une répétition de ces conflits dont nous avons été les témoins et que nous sommes menacés de voir éclater dans la ville d'Hamilton.

Je profite de l'occasion pour répondre brièvement au fameux discours de l'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston). Nous avons entendu cet honorable député parler, une heure durant, d'une affaire dont la fausseté a été parfaitement établie il y a six ans. Je ne m'étonne pas que l'honorable député ait eu de la répugnance à déposer sur le bureau de la Chambre les documents dont il nous a lu des extraits. N'a-t-on pas déclaré ici même, le 17 mai 1900, que ces documents étaient apocryphes ? Ce n'était qu'un mensonge du commencement à la fin.

M. MACDONALD : A quelle page du compte rendu des débats cela se trouve-t-il?

M. BERGERON : Aux pages 5651 et suivantes ; l'honorable député pourra s'y récréer à loisir.

M. CAMPBELL : Est-ce le nommè Freeborn qui l'affirme sous serment ?

M. BERGERON : Je ne sais trop ce que vous voulez dire.

M. CAMPBELL : Freeborn est l'homme que vous aviez dépêché sur les lieux.

M. BERGERON : Cet homme est encore à naître. Il n'est pas un seul membre de la députation qui ne sache parfaitement à quoi s'en tenir sur la manière dont les élections ont été conduites ces années dernières. A quoi bon invoquer l'argument *tu quoque* ; que les conservateurs se soient ou non rendus coupables d'actes de cette nature, il n'en est pas moins du devoir du parlement canadien d'édicter les lois les plus sévères en vue d'empêcher ces abus de se perpétrer. Mettons-y un pen de franchise, monsieur l'Orateur. La pratique du scrutin secret fut établie en 1874. Moins de deux ans après, en 1876, dans le comté de Laval, on découvrit que les agents du parti libéral avaient eu recours à l'emploi de faux bulletins. On n'a pas oublié l'affaire de Sainte-Anne dans le comté de Jacques-Cartier ; en 1878, la boîte de scrutin fut descendue dans une cave ; les bulletins déposés en faveur de M. Girouard, le député conservateur, en furent enlevés et remplacés par les bulletins en faveur de M. Laflamme, alors ministre de la Justice. L'affaire fut mise au jour, portée devant les tribunaux, les auteurs reconnus coupables et punis. On a signalé, ces jours derniers, la belle attitude de M. Hyman, et je lui en tiens compte; mais qu'on me permette de dire à l'éloge d'un homme disparu aujourd'hui, mais qui a laissé des parents encore de ce monde, que M. Laflamme, dans cette circonstance, fit preuve de sentiments très honorables. Du moment qu'il apprit ce qui s'était fait à Sainte-Anne, du moment qu'il fut convaincu de la vérité de l'accusation, il ne se commenta point de remettre son mandat, mais il fit déclarer son adversaire élu. M. Girouard fut dispensé de l'obligation de se représenter de nouveau à l'élection ; il se rendit à Ottawa et prit son siège, le 13 février 1879. Mais on n'a pas cessé depuis de recourir aux mêmes manœuvres. Malheureusement pour ces honorables députés de la droite, ce sont leurs propres candidats qui la plupart du temps se sont brûlés les doigts à cette flamme dont le très honorable premier ministre a parlé l'autre jour. Mais c'est le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) que je désire accuser, car il me semble que c'est un de ces cas ou il faut s'attaquer en haut lieu. Il ne faut pas s'en prendre à l'électeur pauvre qui vend son vote. L'achat des votes, quelque déplorable que soit cette pratique est un abus qu'on ne saurait extirper sous un régime électoral. Malheureusement, certains électeurs ne se rendent pas compte de la gravité de la faute qu'ils commmettent en votant moyennant finance. Mais quand on en vient à filouter des élections, à dérober les bulletins, à remplir les boîtes de bulletins faux, à fabriquer des boîtes à double fond, à rayer d'un trait, comme on l'a fait au Manitoba, les noms de nombreux électeurs figurant sur les listes, et à priver de leur privilège d'électeur plus de 9,000 électeurs, je dis que tout Canadien qui aime son pays, qu'il soit libéral ou qu'il soit conservateur, a le devoir de faire tout ce qu'il est possible pour mettre un terme à ces excès. Or, voici le reproche que je fais au très honorable premier ministre. En 1899, lorsqu'on discuta les événements

survenus dans Huron-ouest et Brockville, le très honorable premier ministre ne soupçonnant guère ce qui s'était passé là-bas, consentit à ce qu'il se fît une enquête devant le comité des privilèges et élections. Il alla même jusqu'à dire qu'il était bien décidé à mettre un terme aux abus de la nature de ceux qu'on lui signalait. J'en conçus pour lui de l'admiration. Nous comparûmes devant le comité des privilèges et élections, dont j'avais l'honneur d'être membre ; et il y fut établi de la manière la plus claire qu'un secrétaire du scrutin avait détourné des bulletins ; il avait été à l'école de Pritchett.

M. CAMPBELL : Mais non.

M. BERGERON : Mais si.

M. TAYLOR : Et nous avions les bulletins sous les yeux.

M. BERGERON : Oui, nous avions les bulletins sous les yeux, et au moins quarante-cinq de ces bulletins avaient été dérobés à M. McLean, le candidat conservateur, et attribués à M. Holmes.

M. CAMPBELL : On n'a rien prouvé contre le président d'élection.

M. BERGERON : Oui, le président d'élection, M. McNish.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas plutôt M. Cummings ?

M. BERGERON : M. Cummings, dis-je ; j'étais présent lors de son interrogatoire, et j'ai été surpris d'apprendre qu'il était homme à détourner des bulletins, car à le voir on ne l'en aurait pas cru capable.

M. CAMPBELL : Ce n'est pas dans Huron-ouest que cela s'est passé.

M. BERGERON : Mais si.

M. CAMPBELL : Vous êtes dans l'erreur.

M. BERGERON : Je prétends le contraire. La session de 1899 se termina avant que l'enquête eût été menée à bonne fin. De fait, elle avait été commencée très tard dans la session, car nous n'avons pas pu recueillir nos renseignements assez vite. Dans les premiers jours de la session suivante, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) présenta une motion conçue exactement dans les mêmes termes que celle de la session précédente, demandant que l'élection de Huron-ouest fît le sujet d'une enquête devant le comité des privilèges et élections, et aussi que l'élection de Brockville fit également le sujet d'une enquête, comme nous avions toute raison de croire qu'on y avait commis les mêmes abus. Cette fois, le ministère chargea sir Louis Davies de répondre. Celui-ci refusa de permettre l'enquête, sous prétexte que ce n'était plus le temps, que nous aurions dû contester la validité de ces élections, et qu'il était puéril de porter ces accusations tardivement. Il était près de six heures lorsqu'il prit la parole, et je suis heureux de le dire à leur honneur, nombre de députés libéraux jugèrent que la réponse du ministre n'était pas acceptable ; à huit heures, le très honorable premier ministre, qui probablement avait eu vent de l'affaire, s'exprima dans un sens différent. Nous ne soumettrons pas l'affaire au comité des privilèges et élections, dit-il, mais nous ferons mieux que cela : nous allons nommer une commission royale, composée de juges, qui seront chargés de s'enquérir des faits, non seulement en ce qui regarde Huron et Brockville mais en ce qui regarde les élections dans toute l'étendue du Canada. Depuis on n'a plus entendu parler de cette commission. N'ai-je pas raison de dire que le premier ministre, en négligeant de nommer cette commission, a fait croire à tous les voleurs de scrutin, à tous les malfaiteurs d'élections au Canada que le Gouvernement se chargeait de les protéger ? Et puis que s'est-il passé dans la circonscription d'Elgin-ouest et dans celle de Saint-Jacques de Montréal ? Le très honorable premier ministre sait bien ce qui s'est passé dans cette dernière circonscription. Quelqu'un a parlé de scrutateurs qu'on avait corrompus. Les extraits que nous a lus l'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston) sont parfaitement exacts, avec cette différence qu'il aurait dû en faire un sujet de reproche aux libéraux plutôt qu'aux conservateurs. C'est bien ce qu'ils ont fait dans Saint-Jacques ; ils ont corrompu les scrutateurs, après quoi ils ont fait ce qu'ils ont voulu ; ils ont eu les boîtes de scrutin en leur possession toute la journée. La liste d'un des bureaux de scrutin portait 86 noms d'électeurs ; il est avéré que 50 p. 100 des électeurs ont voté ce jour-là. Or, dans ce bureau, désigné sous le numéro 33, il fut déposé 90 bulletins, et la majorité de mon adversaire y fut de 86. Ils avaient tellement tiré sur la ficelle, dans cette circonstance, qu'elle finit par se casser, et c'est ce qui nous révéla leur fourberie. L'affaire fut portée devant les tribunaux. Je réussis non seulement à faire annuler l'élection de mon adversaire M. Brunet, mais à le faire déclarer inéligible; et quant aux autres coupables, je les citai en justice criminelle.

Or, que se passa-t-il dans le cas de deux individus qui furent envoyés en prison, l'un par le premier président, l'autre par un juge puîné du tribunal suprême de la province de Québec? Le ministre de la Justice les fit sortir de prison. Le peuple canadien est intelligent ; les filous le sont également, et plus ils sont dépravés, plus ils sont avisés à certains égards. Ils jugèrent dès lors qu'on ne les molesterait plus, que plus ils se distingueraient dans cette spécialité, plus ils monteraient dans l'estime du gouvernement canadien. Aussi, les abus n'ont-ils pas cessé. Ceux qu'on a mis au jour à propos de l'élection de London sont réellement de nature à déshonorer le Canada. On vante la

prospérité de notre pays. Sans doute, il est prospère, et nous nous en réjouissons tous. Mais, monsieur l'Orateur, il est quelque chose que nous devons souhaiter encore plus que la prospérité : si nous voulons être un grand peuple, il nous faut développer chez la population les sentiments d'honneur et d'honnêteté. On nous engage à attirer les immigrants vers le Canada, ce pays qui jouit d'une somme de liberté probablement plus grande qu'aucun autre pays au monde; mais quelle opinion les étrangers se feront-ils du Canada en apprenant ce qui s'est passé lors de l'élection de London ? L'autre jour, lorsque le Gouverneur général nous a promis une nouvelle loi électorale, tout le pays s'en est réjoui. L'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) nous a parlé d'événements anciens racontés dans une circulaire dont on a établi le caractère apocryphe.

M. JOHNSTON : Que dites-vous du docteur Weldon?

M. BERGERON : Où se trouve donc son témoignage?

M. JOHNSTON : Je l'ai déposé.

M. BERGERON : Où se trouve-t-il? Je dis donc que nous devrions tous travailler de concert pour faire disparaître ce grand mal. Je suis surpris, monsieur l'Orateur, qu'il reste un seul député de la gauche dans cette enceinte, quand je songe à la gravité des actes que le parti libéral n'hésite pas à commettre. Ils ont tout essayé : à chaque élection nouvelle, nous nous disons l'un à l'autre : Que vont-ils bien faire cette fois-ci? Nous nous creusons l'imagination en vue de découvrir les trucs qu'ils ont pu inventer pour filouter l'élection. N'était-ce pas assez pour faire réfléchir le peuple canadien que d'entendre le très honorable premier ministre, encore l'autre jour, faire l'éloge de M. Preston? Celui-ci est-il bien l'honnête homme que le très honorable premier ministre nous a représenté? Je n'aime pas à dénigrer les absents ; mais il a été imprimé certaines choses. Est-il bien vrai que M. Preston est l'inventeur de tous ces trucs dont on s'est servi pour filouter des élections dans la province d'Ontario? N'est-ce pas lui qui télégraphiait à quelqu'un de presser sur son sein la machine électorale? Et pourtant on le récompense en raison de tout cela. Le Gouvernement, monsieur l'Orateur, l'a nommé agent d'immigration en Angleterre, pour le récompenser de son œuvre de corruption électorale. Le très honorable premier ministre prend-il donc les Canadiens pour une bande d'imbéciles? Il doit pourtant conserver quelque respect pour quelques-uns d'entre eux, bien qu'il méprise la plupart. M. Preston est venu ici, l'année dernière; nous l'avons fait comparaître devant le comité, et il a refusé de répondre à certaines questions. Fonctionnaire du Gouvernement, émargeant au budget du pays, il refusa de répondre à une question relative à la compagnie "North Atlantic Trading." Nous voulions savoir où se trouvait cette compagnie "North Atlantic Trading" qui avait conclu un marché avec un ministre d'Etat, et en avait déjà retiré la somme de $350,000 ; et lui de répondre : Je ne vous le dirai pas, c'est un secret. Et la majorité du comité, et plus tard même la majorité de la députation approuvèrent son attitude. Il refusa de répondre et il défia le comité de le forcer à répondre. Ce n'est sans doute pas par simple caprice qu'il en a agi de la sorte.

Voici maintenant un autre voleur. Celui-ci a été condamné pour vol et incarcéré. Aussitôt le Gouvernement le prend sous sa protection et augmente ses appointements. Le peuple canadien ne finira-t-il pas par croire que la malhonnêteté a du bon? Comment faut-il s'y prendre pour gagner la confiance du Gouvernement? Il faut voler. Comment faut-il s'y prendre pour obtenir un emploi de l'Etat? Il faut suborner des témoins.

N'est-ce pas le cas de Jackson? Il se trouvait un avocat dans la province d'Ontario qui avait offert de l'argent à quelqu'un à condition qu'il ferait un faux serment ; on l'a prouvé. Il aurait fallu lui interdire l'exercice de sa profession d'avocat. Au lieu de cela notre Gouvernement le prend à sa charge et l'envoie vivre à de forts appointements en Europe, loin du bras vengeur de la justice canadienne. Quelle idée voulez-vous que notre population se fasse de nos mœurs politiques en lisant ces choses ? L'autre jour, le député de Toronto-nord déplorait la corruption électorale, et s'écriait : Pourquoi l'électeur pauvre ne vendrait-il pas son vote moyennant deux ou cinq dollars ? Il est connu aujourd'hui dans Québec—je ne suis pas aussi bien au courant de ce qui se passe dans les autres provinces—qu'on n'y saurait être nommé juge, à moins de s'être fait au préalable élire membre du Parlement. C'est bien ce qu'on nous a donné à entendre aujourd'hui. Quiconque sait lire entre les lignes doit avoir saisi l'allusion faite par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). Ses collègues en ont été froissés peut-être; mais le très honorable premier ministre a saisi mieux que tout autre le sens de ses paroles. La plupart des députés de la province de Québec comptent sur quelque faveur du Gouvernement, soit une place de juge ou la nomination à quelque autre emploi. Il se produit même actuellement des tiraillements à propos de la nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe : il s'agit de savoir s'il est à propos de nommer un député ou quelque autre. Il est entendu, si je ne me trompe, que cet emploi ne sera accordé à un autre que dans le cas où un membre libéral de la députation refuserait de l'accepter. Or, les électeurs se rendent bien compte de ce qui se passe : un tel se fait élire député à Ottawa, moyennant une indemnité de $2,500 par année, maint avantage accessoire et son permis de circulation sur les chemins de fer.

Et l'électeur de se dire : Pourquoi ne me serait-il pas permis d'exiger cinq dollars ou dix dollars pour mon vote ? L'homme en place a donné le mauvais exemple, et l'électeur pauvre emboîte le pas derrière lui. Si vous voulez réformer les mœurs politiques dans notre pays, commencez par en haut et non pas par en bas. L'attitude prise par le ministre des Travaux publics est louable ; il a donné là un bon exemple. Nous ne saurions occuper plus utilement nos instants dans cette Chambre qu'à travailler à la réforme des mœurs politiques. A mon avis, même, nous ne devrions entreprendre aucun autre travail avant que le Gouvernement ait déposé le projet de loi qu'il nous a promis dans ce sens. L'opinion publique au Canada s'inquiète de l'état de choses qui a été mis au jour. J'entends rire un honorable député de la droite. Qu'il se contienne, il n'obtiendra peut-être pas après tout ce portefeuille qu'il convoite, et qu'il mérite d'avoir. A mon avis, les deux partis devraient travailler de concert à l'accomplissement de cette réforme. Je suis prêt à aider le Gouvernement dans la confection d'une loi électorale susceptible de donner de bons résultats, je suis prêt à l'aider de toute manière en vue de la réforme des mœurs politiques. Je crains fort, monsieur l'Orateur, d'avoir parlé un peu longuement ; mais rien ne nous appelle ailleurs ce soir, et je crois utile de parler le plus longuement possible de cette question ; car plus nous en parlerons, plus le public s'en préoccupera, pour le plus grand avantage de la députation et du pays en général.

M. CAMPBELL propose l'ajournement du débat.

La proposition est adoptée et le débat est ajourné.

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à dix heures et cinquante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 27 novembre 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

M. GEO. TAYLOR (Leeds) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait qu'à l'heure qu'il est, non seulement nous n'avons pas de ministre des Travaux publics, mais que nous sommes même sans ministre intérimaire des Travaux publics. Depuis nombre d'années, le ministère des Travaux publics avait pour habitude, à cette saison de l'année, de faire recouvrir de planches en bois brut toutes les marches conduisant aux édifices publics. L'an dernier, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman) jugea à propos—sans doute pour procurer une bonne affaire à deux ou trois entrepreneurs—de changer cette coutume et fit l'acquisition d'une grande quantité de planches de pin qu'il fit polir; il y fit aussi poser des ferrements par un forgeron pour les fixer aux marches. Trouvant sans doute que ces planches ainsi polies n'étaient pas assez glissantes, il les fit peinturer pour les rendre plus glissantes. A présent que nous avons de la neige et de la gelée, ce n'est qu'au péril de ses jours qu'un homme peut s'aventurer sur ces planches pour gravir les marches qui conduisent aux différents édifices publics. Ce matin quelqu'un a failli se tuer en entrant dans un des édifices. Il glissa sur une de ces planches et s'infligea une blessure grave. J'espère que l'honorable premier ministre nommera un ministre intérimaire des Travaux publics ou chargera un fonctionnaire du département de faire cesser ce danger pour les députés et le public.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suis heureux de pouvoir informer mon honorable ami que nous avons un ministre intérimaire des Travaux publics dans la personne de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher).

M. TAYLOR : Il ne s'occupe de rien, pas même du service frigorifique.

DEMANDE D'UN RAPPORT.

M. URIAH WILSON (Lennox) : L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) peut-il nous dire quand nous pouvons espérer avoir le rapport de son ministère ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : J'espère qu'il sera déposé sur le bureau de la Chambre cette semaine même.

LA GREVE DE LETHBRIDGE.

Lhonorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail): J'ai dit hier que je serais probablement en état aujourd'hui de fournir des renseignements concernant la grève de Lethbridge. Ce matin, j'ai reçu un télégramme de M. King, disant que les pourparlers en vue d'un règlement sont en bonne voie ; je m'attends à recevoir d'une minute à l'autre, la nouvelle que la grève est finie.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADRESSE.

(La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Pardee pour une adresse à Son Excellence le Gouverneur général en réponse à son discours d'ouverture de la session.)

M. ARCHIBALD CAMPBELL (York-centre) : Monsieur l'Orateur, la motion qui

vous a été remise par mon honorable ami l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) ne manque jamais d'exciter beaucoup d'intérêt au sein de la Chambre et on accorde généralement beaucoup de latitude dans la discussion qu'elle provoque. On y discute non seulement les questions mentionnées dans le discours du trône, mais aussi celles qui ont été omises. Tout député qui prétend avoir des griefs ou s'imagine avoir des récriminations à faire est admis à exprimer sa manière de voir sur ces questions.

Le discours prononcé par Son Excellence fournit ample matière à discussion. Sa récente visite dans l'Ouest, le développement merveilleux d'une partie du pays, le nombre considérable d'immigrants européens qui y arrivent, et surtout la qualité supérieure, en général, de cette nouvelle population, sont autant de sujets intéressants et qui se prêtent à des commentaires variés.

La prospérité qu'indiquent les recettes de la douane et dont nous aurons les détails dans l'exposé financier qui sera bientôt prononcé est de nature à nous réjouir et nous faire réfléchir.

Le discours du trône parle aussi du traité récemment conclu entre le Canada et le Japon ; il nous promet de plus plusieurs projets de loi importants, tels que des modifications au tarif douanier et à la loi électorale et j'aurais cru que toutes ces questions occuperaient l'attention des législateurs. Mais, à ma grande surprise, elles ont été presque entièrement passées sous silence par les honorables orateurs de la gauche, si on en excepte les amendements promis à la loi électorale. Et sur ce dernier point, les choses extravagantes qui ont été dites me paraissent indignes de membres de cette Chambre et de nature à discréditer le Parlement, dans l'opinion publique. La plupart des discours de l'opposition ont roulé sur la corruption effrénée qui a eu lieu, disent-ils, dans les élections et en particulier dans celle de London.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), en discutant cette question hier soir, s'est servi, à mon sens, d'un langage très sévère et très violent. Il a commencé par dire qu'il a suivi très attentivement les événements politiques de ce pays depuis vingt-cinq ans et qu'il n'a jamais entendu dire que les conservateurs avaient escamoté des bulletins, violé le secret des urnes électorales ou corrompu des électeurs. Je me demande où mon naïf ami a vécu tout ce temps. J'aimerais aussi savoir ce qu'il a lu. Permettez-moi de citer ses propres paroles :

> La corruption électorale que l'on a dévoilée en ce pays depuis quelques mois est, autant que je sache, sans égale en aucun pays de langue anglaise.

(Approbations à gauche.)

M. CAMPBELL : Les honorables députés de la gauche applaudissent ces paroles. Je me demande si l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a voulu faire allusion à certaines enquêtes tenues à Toronto au sujet des élections municipales ou s'il avait dans l'idée de récentes révélations devant la commission royale concernant des biens en fidéicommis. Je ne puis m'empêcher de croire que l'honorable député qui se sert d'un pareil langage, a volontairement fermé les yeux et s'est bouché les oreilles sur ce qui se passait autour de lui, bien qu'il prétende avoir étudié soigneusement l'histoire politique de ce pays depuis vingt-cinq ans.

En 1891, tout le Canada a retenti des protestations soulevées par la corruption qui régnait à cette époque. Mon honorable ami n'a-t-il jamais entendu parler du cas d'Ontario-sud, mentionné hier par l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston)? Dans cette élection le député conservateur, fut convaincu, de son propre aveu, d'avoir dépensé au moins $1,200 pour corrompre les électeurs de ce comté. Cependant ses amis, oublieux de ce fait, offrirent la candidature conservatrice, à l'élection suivante, à M. William Smith.

L'honorable député de Brantford n'a-t-il jamais entendu parler de l'élection de 1891, à London? N'a-t-il jamais entendu parler de l'élection de 1896, à London? Ce sont des faits notoires. Dans le temps, tout le pays a retenti des accusations de corruption. Il n'en fut pas question seulement au Canada ; un journal important comme le " Graphic " de Londres, s'est cru obligé de dire des élections de 1891 :

> Le gouvernement s'appuyait sur tout un système de corruption éhontée et même les émanations de Tammany Hall paraissent propres et parfumés en présence de l'énorme boîte aux ordures du gouvernement.

L'honorable député de Brantford, qui étudie si attentivement les événements politiques dans ce pays depuis vingt-cinq ans, n'avait-il jamais entendu parler de cette corruption que le "Graphic" décrit en termes si énergiques ? Le " Telegraph ", le principal organe quotidien des tories d'Angleterre, était obligé de dire :

> Il n'y a qu'une réforme radicale et complète qui puisse sauver l'opinion publique au Canada de cette lèpre de corruption qui n'a pas eu de parallèle en ce pays depuis des siècles.

Et l' " Echo ", de Londres, disait :

> Aucun pays ne peut prospérer là où les administrations publiques son liguées avec des entrepreneurs malhonnêtes et où les ministres sont accessibles à la concussion.

Et la " St. James Gazette ", un autre organe du parti tory anglais, disait :

> L'existence d'un système organisé de corruption parmi les fonctionnaires du Canada a été clairement prouvée, et comme tout ce qui vient d'Amérique, la corruption était colossale.

Cependant l'honorable député (M. Cockshutt) qui lit si attentivement l'histoire politique du Canada, se lève dans sa candeur et son innocence et déclare que l'enquête

tenue dernièrement a révélé des choses sans précédents dans ce pays ni dans aucun autre pays abrité par le drapeau anglais. Parlant de la dernière élection de London, il dit encore :

L'aveu d'un certain nombre d'électeurs qui ont reçu de l'argent suffit à prouver que M. Grey, à qui l'on a à deux reprises volé son siège, aurait dû être déclaré élu.

Je demanderai à mon honorable ami de lire le discours prononcé hier par l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce). Il y verra que cette enquête a été instituée et conduite par le procureur général de la province d'Ontario ; il avait à sa dispisition le trésor public de la province, avec l'excédent de $2,000,000 accumulé par le parti libéral. Les conservateurs avaient, dans la personne de M. DuVernet un des plus habiles avocats de la province ou du Canada, appuyé par le magistrat de police de Toronto. Personne ne prétendra que ce magistrat a entravé l'enquête. Toutes les objections soulevées par l'avocat de la partie adverse ont été rejetées. On permit à la poursuite d'aller jusqu'au bout du monde, pour trouver des témoins. Personne n'était obligé de contribuer aux dépenses de la poursuite qui se faisait aux frais du gouvernement d'Ontario. Et malgré tout cela, tout ce qu'on a réussi à prouver, comme le démontre l'honorable député d'Algoma-ouest, c'est que $2,300 ont été illégitimement dépensées dans l'élection de London. De plus, on n'a pas apporté l'ombre d'une preuve, pour établir que M. Hyman, qui a été élu à cette élection, ait été mêlé en quoi que ce soit à ces manœuvres frauduleuses.

Croyez-vous, monsieur l'Orateur, que les conservateurs, avec les moyens dont ils disposaient et la forte envie qu'ils avaient de compromettre M. Hyman, auraient hésité à produire des preuves s'ils avaient pu en trouver ? Ils ont passé des nuits à chercher quelque chose qui aurait pu l'incriminer. Ils ont tout mis en œuvre pour y arriver, et malgré tout, l'honorable député d'Algoma-ouest nous dit qu'ils n'ont trouvé que $2,300 dépensés illégitimement.

L'honorable député de Brantford prétend qu'assez de voix ont été achetées pour changer le résultat de l'élection. Mais, la moitié des témoins qui ont admis avoir reçu de l'argent ont déclaré qu'ils étaient libéraux et auraient voté pour M. Hyman ; plusieurs autres ont déclaré qu'ils étaient des conservateurs et qu'ils avaient voté pour M. Gray, le candidat conservateur, tout en acceptant l'argent.

Je n'excuse pas ces actes, je ne dis pas que c'est bien, mais je tiens à faire ressortir les exagérations et les extravagances des honorables députés de la gauche. L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) peut avoir une excuse ; il est jeune et n'a pas suivi notre histoire politique durant ces vingt-cinq dernières années Il n'est peut-être pas au courant de tous les événements publics depuis un quart de siècle et ses exagérations peuvent être excusables, mais quand nous entendons des vétérans comme l'honorable député de Brantford et l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qui sont dans la politique depuis des années et qui étudient notre histoire depuis vingt-cinq ou trente ans, se lancer dans des déclarations aussi extravagantes, des affirmations aussi fausses, je dis que tout cela se résume à très peu de chose. (Protestations à gauche). Ou du moins, qu'il n'y a là rien de bien édifiant.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne doit pas employer l'expression "affirmations fausses."

Plusieurs DEPUTES : Retirez-là.

M. CAMPBELL : Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur, j'ai voulu dire inexactes. Je répète que lorsqu'on voit des hommes mêlés aux affaires depuis longtemps, qui étudient l'histoire depuis vingt-cinq ans, venir lancer des affirmations aussi inexactes, cela n'est pas de nature à rehausser le prestige du parlement canadien dans l'opinion de notre population.

Les accusateurs ont eu toutes les facilités imaginables et s'ils avaient pu trouver quelque chose de plus que ce qu'a rapporté l'honorable député d'Algoma-ouest, ils se seraient empressés de le faire, dans leur désir d'inculper l'honorable ministre des Travaux publics. Après des démarches multipliées et des semaines de recherches, avec tous les moyens imaginables à leur disposition, ils n'ont rien trouvé à reprocher à l'honorable M. Hyman, et pour moi, cela est une preuve éclatante de l'innocence du ministre des Travaux publics et qu'il ignorait ce qui se passait.

Récapitulons un peu les élections de London. C'est un sujet qui en vaut la peine et j'espère qu'avant que la discussion de la question soit définitivement close, nous en apprendrons plus long sur la manière dont ces élections ont été conduites. C'est un fait notoire que lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, on avait recours à tous les moyens pour fausser l'expression de l'opinion publique.

Tout les favorisait. Les bulletins étaient imprimés par les conservateurs. En 1901, tous les bulletins devant servir à l'élection de London furent confectionnés par les imprimeurs conservateurs de cette ville. Le reviseur était à l'œuvre, et j'affirme que jamais candidat ne fut plus injustement traité que ne le fut M. Hyman en 1891. A cette élection-là, la revision de la liste électorale fut confiée à M. l'avocat Fraser et non à un juge, comme cela se fait aujourd'hui. Les libéraux s'opposèrent à l'inscription de cinq cents noms sur cette liste. Relativement à l'avis d'appel qu'ils devaient donner, ils consultèrent M. Fraser qui leur dit que l'avis était régulier. Par la suite, il changea d'opinion, mais permit aux libé-

raux de modifier leur avis d'appel ; c'est ce qu'ils firent. Les conservateurs en appelèrent alors au juge Elliott qui déclara n'avoir pas juridiction en la matière, tout en émettant l'opinion que les avis n'étaient pas réguliers. Se basant là-dessus, le reviseur autorisa immédiatement l'inscription sur la liste électorale des cinq cents noms auxquels s'opposaient les libéraux. Appel fut interjeté en haute cour, et les juges Burton, Osler et Falconbridge décidèrent à l'unanimité d'émettre un writ de mandamus pour contraindre le reviseur à entendre l'appel. A la suite de cet arrêt du tribunal, le reviseur entendit l'appel, et, me croira-t-on? de ces cinq cents noms, l'avocat dut convenir que que deux cent trente n'avaient pas droit de figurer sur la liste électorale.

On serait porté à penser que ce parti de l'honnêteté électorale dont l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) s'est constitué le champion, que ce parti aurait dû laisser l'affaire à ce point et consentir à la radiation des 230 noms ; mais il n'en fit rien. Les noms restèrent sur la liste et les conservateurs portèrent l'affaire devant la cour d'appel à Toronto. Ce tribunal, composé des juges Hagarty, Burton, McLennan et Osler, ayant décrété que l'avis était légal, les conservateurs en appelèrent alors à la cour suprême, à Ottawa.

L'élection ayant eu lieu avant que le tribunal rendît sa décision, les 500 noms restèrent sur la liste qui, de l'aveu même du reviseur, se trouvait en porter 230 qui y figuraient illégalement. De ces 230 personnes, 130 votèrent à l'élection ; 128 donnèrent leur suffrage au candidat conservateur, M. Carling, tandis que trois seulement votèrent pour M. Hyman—par sympathie, j'imagine. Qu'arriva-t-il ensuite ?

L'élection fut contestée, et les tribunaux furent appelés à se prononcer sur la légalité de l'inscription de ces noms sur la liste électorale. Si l'on avait pu établir l'illégalité de l'inscription des 230 noms qui, de l'aveu du reviseur, n'avaient aucun droit d'y figurer, M. Hyman aurait été déclaré député de London, mais appel fut interjeté devant le juge Elliott et, chose étrange, ce magistrat qui, en novembre, avait dit n'avoir par juridiction, fit immédiatement volteface, revint sur sa décision première et déclara les avis irréguliers, contrairement au jugement rendu par les sept juges du plus haut tribunal du pays qui, eux, avait déclaré que les avis étaient réguliers et que ces 500 noms n'auraient pas dû être inscrits sur la liste. Le juge Elliott infirma donc le jugement unanime des sept magistrats et décida que l'avis était irrégulier ; le recensement des bulletins eut lieu, M. Hyman fut privé de son siège et sir John Carling siégea en cette Chambre de 1871 à 1896 sans jamais songer à démissionner comme l'a fait aujourd'hui le ministre des Travaux publics (M. Hyman).

Jamais élection ne fut plus scandaleuse que celle de 1891, et je suis tout étonné d'apprendre qu'un homme aussi bien avisé et aussi instruit que mon honorable ami, qu'un homme qui a passé vingt-cinq ans à étudier l'histoire politique de son pays, n'ait jamais entendu parler de cette affaire-là.

Mais nous sommes en mesure de lui en apprendre bien d'autres. L'élection de 1891 priva M. Hyman d'un siège que sir John Carling occupa jusqu'en 1896. Une autre élection eut lieu en 1896, et cette fois encore les conservateurs avaient tous les atouts dans leur jeu. Ils choisirent eux-mêmes les présidents du scrutin. On n'était pas tenu alors comme on l'est aujourd'hui de faire connaître et de publier les noms des présidents de scrutin. Or, le jour de l'élection, on découvrit les menées corruptrices les plus éhontées dont il soit fait mention dans les annales politiques de notre pays. Qu'arriva-t-il donc ?

Les libéraux, je le répète, ignoraient absolument qui devait remplir la charge de président de l'élection. Mon honorable ami de Cap-Breton (M. Johnston) a donné lecture des instructions envoyées par l'organisateur en chef des conservateurs à la population du Canada. Je ne puis résister à la tentation d'en donner lecture à mon tour. Mon honorable collègue a commencé par citer ce qui suit :

> Nous sommes chargés de l'impression des bulletins. . .

Cette circonstance avait alors une très grande importance. Il était loisible aux conservateurs d'imprimer autant de bulletins qu'il leur plaisait. Les ateliers du "Free Press", de London, en imprimèrent des milliers ; ils pouvaient en imprimer 5,000 ou 10,000, selon qu'on l'aurait jugé à propos.

> Nous sommes chargés de l'impression des bulletins; par conséquent, il devra être imprimé un nombre suffisant de bulletins supplémentaires pour permettre au président de scrutin de les marquer en faveur de notre candidat et les avoir sous la main au moment du recensement, afin de les substituer à ceux dont il aura donné communication aux scrutateurs. Le président du scrutin pourra aussi les marquer, les plier et les mettre dans sa poche pour les introduire dans la boîte à la place d'un bulletin de l'opposition chaque fois que l'occasion s'en présentera. Il va sans dire que cette occasion devra se présenter assez souvent, puisque les deux scrutateurs sont à notre dévotion.
>
> Afin de nous assurer les deux scrutateurs, tâchez de trouver un de vos amis, non pas un homme en vue mais un partisan réputé mécontent qui demandera à l'opposition d'agir comme son scrutateur. L'opposition est généralement à court de travailleurs, et il suffira de quelques hommes inspirant confiance pour changer le résultat d'une élection dans un comté où les partis sont à peu près égaux. Si cet homme habitait la campagne, il pourrait écrire au comité central de lui envoyer les papiers l'autorisant à agir comme représentant.
>
> On devrait s'efforcer de mettre ces méthodes en opération dans les quartiers où l'opposition est la plus forte.

Vous étant assurés des deux scrutateurs, il sera possible de faire voter beaucoup d'électeurs.

On pourra déposer des bulletins au nom de morts et d'absents, et il n'y a aucun recours si les deux scrutateurs étaient présents. Il sera bon aussi d'avoir la présence d'un constable ami qui fera évacuer le poll aux flaneurs ou aux curieux.

Le président du scrutin devra être une personne sûre, intelligente et inspirant la confiance, afin que si nous ne pouvons nous assurer du scrutateur de l'opposition, il puisse, lorsque le temps de dépouiller le scrutin arrivera, demander aux deux scrutateurs de prendre un morceau de papier et de compter les votes pour chaque candidat quand il les nommera à mesure qu'il les prendra sur la table où il les aura préalablement vidés de l'urne.

Il aura alors la chance de lire incorrectement de manière à assurer une majorité à notre candidat. Les bulletins doivent être remis dans l'urne aussitôt qu'ils sont lus.

Les bulletins supplémentaires serviront à rectifier les choses lorsqu'il sera rendu chez lui.

Un bulletin annulé peut être rendu valide au moyen d'une petite opération. On peut gâter des bulletins de l'opposition en se servant de la mine d'un crayon collée sous le petit doigt avec de la cire, avec laquelle on trace une ligne sur le nom du candidat en ouvrant le bulletin. Si vous ne pouvez vous assurer de la complicité du scrutateur de l'opposition, faites annoncer par le président du scrutin qu'il est contre vous, afin de dérouter l'adversaire si possible.

Se peut-il qu'en notre pays l'organisateur des forces conservatrices ait pu adresser de telles instructions?

Quelques VOIX : Non ! non !

M. CAMPBELL : C'est pourtant ce qui fut fait.

Quelques VOIX : Non ! non !

M. CAMBPELL : Je l'affirme.

Quelques VOIX : Non ! non !

M. CAMPBELL : Ces instructions furent envoyées. Le fait est indéniable, étant consigné au rapport de l'enquête relative aux scandaleuses manipulations des bulletins au Manitoba. La preuve fut faite, les documents furent déposés sur le bureau de la Chambre, et ils existent encore. Le nommé Freeborn fut envoyé à Winnipeg par M. Birmingham dans le but d'apprendre aux présidents de scrutin le moyen de substituer de faux bulletins à ceux des électeurs, Il se rendit auprès de M. Nathaniel Boyd, député conservateur de Macdonald, je crois. M. Boyd était entièrement dévoué aux intérêts du parti conservateur. Il voulait bien remporter la victoire, mais si grand fut son étonnement qu'il ne put croire que M. Birmingham lui eût envoyé ce personnage pour faire une telle besogne. L'affaire lui parut tellement odieuse que, malgré tout le zèle dont il était plein, il ne put s'empêcher de croire à une imposture ; c'est pourquoi il s'empressa d'expédier une dépêche à M. Birmingham qui lui répondit :

Cet homme a fait de bonne besogne dans Bruce-nord.

Cet homme a fait de bonne besogne dans Bruce-nord.

Il avait assurément manipulé les bulletins dans Bruce-nord où le candidat conservateur n'avait été élu que par une majorité de trente voix. Si l'on n'avait tenu compte que du nombre de suffrages réels, il est bien certain que le candidat libéral eût été élu à une forte majorité.

Que s'est-il passé à London ? Les mêmes instructions furent suivies à la lettre ; on eut recours aux mêmes moyens. On fit venir des présidents de scrutin absolument inconnus de la population et dont l'un avait déjà eu longtemps maille à partir avec la police. Les instructions furent communiquées à chacun de ces individus, et le résultat de l'élection fit voir que ces instructions furent suivies à la lettre. On constata la présence de 296 bulletins maculés. La plupart de ces bulletins provenaient de quinze bureaux de vote. A différents bureaux on ne trouva qu'un ou deux bulletins maculés. Onze bureaux ne donnèrent qu'un total de seize bulletins maculés, tandis que quinze autres en fournirent 280. Se peut-il que les électeurs qui ont voté à ces quinze bureaux de vote de London aient maculé de la sorte leurs bulletins ? Non; ils furent maculés conformément aux instructions données par Robert Birmingham et par les conservateurs, au moyen d'un bout de crayon placé sous la main...

Un DEPUTE : Et de cire d'abeilles.

M. CAMPBELL : Oui, de façon à maculer les bulletins de telle sorte que l'officier rapporteur eût un prétexte plausible de les rejeter. Il fut établi que le président de scrutin de certain bureau de vote rejeta quarante bulletins déposés en faveur de M. Hyman parce qu'il ne pouvait pas reconnaître ses propres initiales. Jamais il ne se tint au Canada d'élection plus scandaleuse que cette élection de London. Deux cent quatre-vingt-seize bulletins maculés !

A l'élection suivante, en 1900, les libéraux étaient au pouvoir, ce sont eux qui nommèrent le président de l'élection et les présidents de scrutin ; les bulletins furent imprimés à Ottawa et non aux ateliers de quelque journal libéral ou conservateur. Aussi ne trouve-t-on à London que quarante-sept bulletins maculés, tandis qu'en 1896 on en avait trouvé 296 provenant de quinze bureaux de vote où l'on savait que les libéraux devaient recueillir la grande majorité des suffrages. Voilà ce qu'avaient fait les conservateurs, grâce au truc du morceau de cire et du bout de crayon placés sous la main.

Cette seule élection suffit à mettre en lumière les moyens auxquels nos honorables amis ne dédaigent pas de recourir ; elle nous permit de constater que les conservateurs avaient fait venir de Détroit, de Toronto et d'ailleurs des gens dont ils payèrent les frais de voyage et achetèrent les

suffrages à raison de $10 chacun. Le président d'une association conservatrice paya $20 à une seule personne, et le secrétaire de l'association, interrogé sous serment, admit avoir dépensé $1,174 de plus que n'accusaient ses comptes. L'argent avait coulé à flots ; aussi lorsque l'affaire fut sur le point d'être portée devant les tribunaux vit-on une vingtaine de bons tories de London tomber tout à coup malades et s'enfuir aux Etats-Unis. Il fut impossible de leur faire signifier une citation. C'était à qui serait rendu le premier à Détroit dans l'intérêt de sa santé.

Je le répète donc, nul homme public du Canada ne fut autant que l'honorable M. Hyman victime de l'injustice. Privé de son siége en 1892 et en 1896, ce n'est qu'en 1900 qu'une élection honnête lui permit enfin de venir siéger ici. La dernière élection partielle de London était très importante. M. Hyman venant d'être nommé ministre des Travaux publics, il tenait naturellement à être réélu. Il lui suffit de jeter un regard autour de lui pour constater que tous les meneurs du parti conservateur, y compris mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), se trouvaient réunis à London. Eu égard au passé des conservateurs, croyez-vous que si on scrutait leurs comptes d'élection aussi minutieusement qu'on l'a fait lors du procès qui s'est déroulé à Toronto tout récemment, on ne découvrirait pas qu'ils ont eu recours à certaines mesures effectives ? Je me plais à espérer que l'on fera une enquête sur leurs agissements, et j'ai la certitude qu'on constatera que cette élection a coûté plus cher aux conservateurs qu'aux libéraux. Une dépense de $2,300, c'est bien peu de chose pour une division électorale comme celle de London. En outre, quand on constate que la moitié des témoins déclarèrent sous serment que, étant libéraux, ils avaient résolu de voter quand même pour M. Hyman, on se rend compte de l'inutilité et de l'absurdité qu'il y a à dépenser de l'argent de cette manière. Autant vaut le jeter à l'eau ; voilà mon opinion sur ce point.

Quelques VOIX : Expliquez-vous.

M. CAMPBELL : Je vois sourire mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) à qui son élection coûta $4,000.

Un DEPUTE : Neuf mille.

M. CAMPBELL : Autant que ça ? Je ne voulais rien exagérer. Et c'est ce même député que l'élection de London scandalise ? A quoi ces $9,000 ont-ils bien pu servir ? Je ne crains pas d'affirmer qu'il suffirait de jeter un coup d'œil sur la déclaration qu'il a faite sous serment pour constater que ses dépenses légitimes d'élection ne se chiffrent même pas à $5,000 ; et cependant son élection a coûté $9,000.

Pour l'édification de mon honorable ami de Brantford, je vais continuer de relever des faits. J'ignore s'il a jamais entendu parler de l'élection tenue en 1896 dans Ontario-nord et à laquelle les candidats étaient M. Duncan Graham, libéral, et M. John Macgillivray, conservateur. Il a été prouvé qu'à cette élection 21 bulletins libéraux furent extraits de la boîte du scrutin et remplacés par 21 bulletins marqués au nom du candidat conservateur. On avait eu recours à un truc tellement grossier qu'il ne fut guère difficile de le découvrir. Au lieu d'être pliés, les bulletins étaient chiffonnés, et il était bien évident qu'on n'avait pu les introduire dans la boîte en la manière habituelle. Le juge Burnham, qui fut saisi de l'affaire, émit l'opinion que de faux bulletins avaient été introduits dans la boîte après le scrutin. Je m'étonne que mon honorable ami (M. Cockshutt) n'ait jamais entendu parler de cette élection-là.

A-t-il entendu parler de celle qui eut lieu dans le comté de Kent, en 1896 ? J'étais alors candidat. En 1900, il fut donné lecture ici même d'un affidavit se rapportant à cette élection. J'ai vu de mes yeux nombre de faux bulletins marqués en faveur de mon adversaire, et un manufacturier de Chatham, M. Warren Lambert, avait fait imprimer aux ateliers du "Planet", de cette ville, une grande quantité de bulletins supplémentaires qu'il remit aux présidents de scrutin en recommandant à ceux-ci d'en substituer autant que possible à ceux qui seraient déposés en ma faveur. Les présidents de scrutin avaient reçu ordre de substituer un faux bulletin à celui déposé par chaque électeur libéral et connu comme tel. Il ne s'agissait pas précisément de faux bulletins, mais de bulletins absolument semblables aux autres et marqués en faveur du candidat conservateur, M. William Ball. Je crois qu'à cette élection-là des centaines de ces bulletins furent substitués aux bulletins déposés par des électeurs libéraux. Sept de ces bulletins ont été produits ici, et je crois qu'ils existent encore ; ils étaient marqués en faveur du candidat conservateur. D'où venaient-ils et comment se les était-on procurés ? Ils venaient du président de l'élection qui avait recommandé de les utiliser chaque fois que l'occasion s'en présenterait. Ainsi, suivant les instructions données par l'organisateur des forces conservatrices, on devait substituer des bulletins conservateurs aux bulletins libéraux chaque fois qu'on le pourrait, et c'est ce qu'on fit par tout le Dominion.

Mon honorable ami (M. Cockshutt) a-t-il jamais entendu parler de l'affaire de Northumberland et de celle de Grey-sud ? Dans Grey-sud, le docteur Landerkin avait obtenu la majorité des suffrages, mais lorsqu'on procéda au recensement des bulletins, on s'aperçut que nombre de ceux qui avaient été déposés en sa faveur avaient été extraits de la boîte du scrutin et remplacés par d'autres favorables au candidat conservateur. Malheureusement pour eux, les meneurs to-

ries n'avaient pas tout à fait complété leur besogne ; il restait bien encore trois ou quatre bulletins contestés, et ils tenaient pour certaine la défaite du docteur Landerkin, pensant avoir substitué un assez grand nombre de faux bulletins pour assurer la victoire de son adversaire. Lorsque vint le recensement, le juge décida que certains bulletins rejetés par le président de l'élection devaient être attribués au docteur Landerkin qui obtint ainsi une voix de majorité ; mais il l'avait échappé belle.

Quand nous entendons un homme comme le très honorable réputé de Brantford affirmer qu'il n'a jamais eu connaissance de manœuvres corruptrices, d'achat des suffrages, de truquage des urnes, d'escamotage des bulletins, nous devons reconnaître qu'il est presque incroyable qu'un homme de son intelligence et possédant la science qui le distingue, qui a, ainsi qu'il nous l'a dit, étudié l'histoire politique du pays depuis un quart de siècle, ait fermé les yeux et les oreilles pour ne pas voir ces choses, pour ne pas en entendre parler, qu'il ait vécu dans un paradis où règne une ignorance aussi heureuse.

Un autre cas bien remarquable est celui de l'élection de Parry-Sound où l'on a constaté la substitution d'au moins quarante bulletins. Il y a encore le cas bien remarquable de l'élection de Northumberland-ouest en 1891. Dans cette circonstance, le candidat libéral, M. Hargraft, était réellement élu et fut proclamé le candidat heureux ; mais on a demandé une revision du scrutin, et c'est alors qu'on a constaté cette substitution de bulletins. Je pourrais ajouter à cette liste le cas d'Ontario-sud auquel a fait allusion mon honorable ami de Sydney (M. Johnston) ; c'est un des épisodes des plus honteux de l'histoire politique de ce pays. Le candidat tory s'est rendu délibérément à la cour pour déclarer qu'il avait dépensé plus de $1,200 pour acheter les votes de cette division ; en dépit de toutes leurs professions d'intégrité et d'honnêteté, nos adversaires choisirent M. Wm Smith comme leur candidat à l'élection suivante.

Je rappellerai encore le cas de Middlesex-nord qui est tout à fait semblable. Je n'ai pas le temps d'entrer dans tous les détails de ces différentes causes. Je les mentionne simplement pour l'édification de l'honorable représentant de Brantford ; je pourrais en citer un grand nombre d'autres semblables. Nous connaissons le passé des deux partis en ce qui concerne les bulletins maculés. J'ai dit que le parti conservateur avait donné des instructions indiquant la façon dont devait se faire ce travail ; les faits sont là pour démontrer que ces instructions furent observées à la lettre. C'est ainsi qu'en 1896 à Addington, alors que nos adversaires avaient la haute main sur les élections et nommaient les présidents du scrutin, il y eu 180 bulletins maculés et rejetés, tandis qu'en 1900 on n'en a compté que 32. A Bothwell, en 1896, on compta 167 bulletins rejetés, et en 1900 ce nombre avait été réduit à 37. Lors des élections de 1896, il y eut 165 bulletins maculés dans le comté de Brantford-sud ; on n'en compta que 32 en 1900. A Kingston, en 1896, il y eut 215 bulletins de rejetés, tandis qu'en 1900 on ne trouva que 33 bulletins maculés. Dans London, on compta 296 bulletins en 1896, mais en 1900 on n'en trouva que 47. Dans Middlesex-sud on calcula 100 bulletins qu'on devait rejeter, en 1896, tandis qu'on n'en trouva que 23, en 1900. A Muskoka et dans Parry-Sound le nombre de bulletins maculés en 1896, fut de 175, alors qu'il fut réduit à 58 en 1900. De même dans Perth-sud ; dans cette division, l'on compta 129 bulletins maculés en 1896, tandis qu'en 1900 on n'en put trouver que 14. Et je pourrais continuer cette énumération, mais je n'ai pas besoin de parcourir toute cette liste.

Qu'il me suffise de dire que dans trente comtés de la province d'Ontario, aux élections de 1896, il y eut plus de 3785 bulletins dont on discuta la valeur, tandis qu'aux élections de 1900, faites sous les auspices du parti libéral, on n'en compta que 916. Cela démontre simplement ce que j'ai déclaré, c'est-à-dire que dans les élections de 1896, nos adversaires ont observé à la lettre les instructions qui leur avaient été données par l'organisateur de leur parti dans une circulaire qu'il leur avait adressée. Il y a plus ; je constate que nos adversaires étaient tellement décidés à remporter la victoire aux élections provinciales de 1902, qu'ils firent venir, ainsi que le " Mail ", de Toronto le disait dans son numéro du 15 juillet de cette année-là, quarante agents électoraux de New-York et de Buffalo, qu'ils dirigèrent sur différents comtés. Deux de ces individus-là travaillèrent dans York-nord ; nous avons le témoignage assermenté du candidat tory d'alors, qui se trouve aujourd'hui le représentant conservateur d'York-nord, M. T. H. Lennox qui déclare :

Q. Y avait-il à votre disposition une couple de gens venus de Buffalo ?

R. Oui, il y avait, je crois, une couple de de citoyens très distingués de Buffalo.

Q. Comment se fait-il qu'ils se trouvaient là ?

J'appelle votre attention sur ceci, monsieur l'Orateur, surtout après le discours éloquent dont nous a gratifié hier soir l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler). Oui, écoutons attentivement le témoignage donné par le député conservateur qui représente actuellement la division d'York-nord, et qui connaît son affaire.

Ils avaient été envoyés dans le comté par M. E. B. Osler.

Ce n'est pas moi qui dis cela ; c'est le député tory actuel d'York-nord, qui déclare sous serment que ces agents venus de Buffalo avaient été envoyés pour séduire les

électeurs de ce comté par M. E. B. Osler, le représentant actuel de Toronto-ouest en cette Chambre. On en vit un certain nombre à Bowmanville, travaillant activement dans les intérêts du parti conservateur. Ils avaient une liste des électeurs qu'on supposait favorables au candidat libéral ; or, il admit que cette liste tomba entre les mains des libéraux ; ces étrangers se dérobèrent immédiatement et lorsque le procès se développa, ils se trouvaient à Buffalo sans qu'on put les atteindre pour les ramener ici.

Je veux dire quelques mots sur les observations faites par mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) dont je regrette l'absence à son siège. Il s'est attaqué violemment à mon honorable ami de Sydney, parce que ce dernier a lu ce qu'il appelle la brochure Mabee qu'il a qualifiée d'épithètes très fortes, en employant un langage poli et digne d'un homme de bonne société. Il a dit que personne ne pouvait supposer qu'il y avait un seul conservateur tellement idiot ou tellement fou pour croire que c'était le parti tory qui était l'auteur de cette brochure. Dans son discours d'hier soir, l'honorable député de Sydney n'a pas fait allusion directement ou indirectement à l'ouvrage en question. Je me demande s'il connaît le moindre détail relatif à cette brochure. L'honorable représentant d'Hamilton a dit, en parlant de cette question, ce qui suit :

> Il n'y a qu'un fou qui s'y fut laissé prendre. Les conservateurs repoussèrent sans hésitation ces écrits et n'en voulurent rien faire. On m'assure que l'ingénieux M. Mabee a fait subir quelques légères modifications à son manuscrit en substituant le mot " conservateur " au mot " libéral " et *vice versa* partout où il se rencontrait et qu'il trouva dans le parti libéral quelqu'un d'assez sot ou d'assez étourdi, ayant plus d'argent que d'esprit, qui le lui acheta.

A moins d'être un fou ou un idiot, aucun membre de cette Chambre, à l'exception peut-être de l'honorable représentant d'Hamilton, n'aurait supposé que mon honorable ami de Sydney (M. Johnston) voulait faire allusion le moins du monde à ce travail de M. Mabee. Il n'en a fait mention ni directement ni indirectement. Je ne crois pas qu'il ait jamais lu cette brochure ou qu'il connaisse le moindre détail qui s'y rattache ; donc la leçon que l'honorable député d'Hamilton a voulu faire à mon honorable ami de Sydney n'avait pas sa raison d'être et était complètement injustifiable au point de vu des faits. Mais il m'arrive d'avoir sous la main une copie d'un affidavit fait par ce célèbre M. Mabee ; je voudrais lire à la Chambre quelques passages de ce document. M. Mabee nous est revenu des Etats-Unis. Il avait déjà demeuré dans le comté de Norfolk ; c'était l'ami et le partisan de l'honorable député de ce comté (M. Tisdale).

M. TISDALE : L'honorable député fait une affirmation positive ; il me permettra donc de donner un mot d'explication. Je n'avais jamais entendu parler de Mabee jusqu'à l'époque d'une de mes élections, alors que je reçus une lettre de lui dans laquelle il me disait qu'il était le fils d'un citoyen très respectable de mon comté et qu'il avait été employé maintes fois principalement par le parti démocrate des Etats-Unis comme entrepreneur d'élections. Il m'offrait ses services. Je connaissais très bien sa famille qui est très respectable. Je lui répondis que je n'avais pas besoin des services d'un homme de son espèce. Il n'a jamais été mon partisan, de même qu'il n'a jamais voté dans Norfolk dans aucune de mes élections. De fait, cela lui eût été impossible, puisqu'il n'avait jamais demeuré dans ce comté où il ne faisait que des visites passagères. Les journaux m'ont appris l'existence de cette brochure célèbre; mais je ne puis permettre à l'honorable député d'affirmer ici que cet homme était un de mes partisans, qu'il a travaillé en ma faveur, puisqu'il n'était ni mon ami, ni mon partisan et que je n'ai pas eu de relations avec lui.

M. CAMPBELL : J'accepte la déclaration de mon honorable ami. Je ne veux dire quoi que soit de nature à porter atteinte à sa réputation. Mais j'ai ici la déclaration asermentée par M. Mabee, le 15 novembre 1901, devant M. Donald McDonald, juge de paix de la ville de Toronto. Je ne lirai pas cet affidavit tout au long, parce que ce document est trop volumineux, mais je crois que la Chambre entendra avec intérêt une partie de cette déclaration :

> Je, Charles Ralph Mabee, de la cité de Toronto, comté d'York, éditeur, déclare solennellement qu'au mois de septembre 1900, j'ai adressé au colonel Tisdale, député de Norfolk-sud, un exemplaire du livre intitulé " McKinley in the Witness Box," et que je lui ai écrit une lettre dans laquelle je lui demandais s'il ne croyait pas qu'un ouvrage semblable ne pourrait servir au parti conservateur au cours des élections fédérales qui se développaient alors. J'ai écrit à M. Tisdale, parce que le connaissais personnellement, que j'avais demeuré dans son comté durant plusieurs années et que ma famille n'était composée que de partisans dévoués de l'honorable député. M. le colonel Tisdale me répondit que mon idée était bonne, mais qu'il fallait la mettre à exécution immédiatement si l'on voulait qu'elle fût profitable. Il me donna l'adresse du comité général du parti conservateur à Toronto, en me disant d'écrire immédiatement aux membres de ce comité d'organisation et de leur faire une proposition. Je ne me préoccupai pas davantage de cette affaire, considérant que le temps me manquait pour préparer et publier une brochure qui aurait eu de l'effet sur les électeurs.
>
> Je revins au Canada dès le commencement de janvier 1901, et peu de temps après, je fis la connaissance de M. Southam, gérant de la compagnie d'imprimerie du " Mail." Je lui montrai un exemplaire du livre intitulé " McKinley in the Witness Box " ; et l'envoyai à M. Whitney. Le ou vers le 11 février 1901, M. Southam me remit une lettre qu'il avait reçue de M. Whitney ; cette lettre portait la date du 9 février 1901. M. Whitney y déclarait

qu'il avait reçu l'ouvrage relatif à la campagne électorale aux Etats-Unis, et qu'il croyait que l'idée de préparer une brochure semblable pour Ontario était bonne. Cette lettre-là est aujourd'hui entre mes mains ; elle a déjà servi comme pièce lors d'une déclaration précédente que j'ai faite. Après cela, au cours du mois de février, je me suis occupé de recueillir les matériaux devant servir à la préparation d'une brochure dans les intérêts du parti conservateur ; j'ai fait préparer des caricatures que j'ai envoyées à M. Whitney. Le 8 mars 1901, je reçus une lettre de M. Whitney me demandant d'aller le rencontrer, soit au palais du parlement provincial ou au Grosvenor House, à propos de cette publication. J'ai encore entre les mains cette lettre qui a été produite comme pièce à conviction lors d'un précédent affidavit signé par moi. Entre autres choses auxquelles faisait allusion cette lettre, il est question des caricatures que je lui avais envoyées. En réponse à ladite lettre, j'allai voir M. Whitney dans ses pièces privées au palais législatif ; il me dit alors qu'il était convaincu qu'une brochure semblable à celle publiée lors des élections américaines, si elle était préparée pour le parti conservateur, rapporterait de grands avantages à ce parti. A cette époque-là il avait entre les mains quelques-unes des caricatures depuis dénoncées par lui-même et par certains de ses partisans ; il était pourtant satisfait de ces dessins. Il me dit alors d'aller voir M. le docteur Pyne et M. J. J. Foy à propos de la brochure en question, et de revenir le voir à sa chambre au Grosvenor House. Le matin du dimanche suivant, j'eus une entrevue avec le docteur Pyne à sa résidence, et le lendemain, je rencontrai M. J. J. Foy à son bureau de la rue Church à Toronto. Ces deux personnes déclarèrent partager l'opinion exprimée par M. Whitney à propos de cette affaire ; elles me dirent qu'elles croyaient que l'idée de la publication d'une brochure semblable était splendide. M. Foy avait à son bureau un exemplaire de l'ouvrage tel que publié aux Etats-Unis, et il m'avoua qu'il avait discuté toute cette question avec M. Whitney. M. le docteur Pyne me conseilla de voir M. R. W. Wright à ce sujet, vu que cette personne avait beaucoup d'expérience sur la façon dont se faisaient les élections aux Etats-Unis et que son aide pouvait être de quelque valeur.

A différentes reprises, je me rendis au comité central des conservateurs pour y rencontrer M. Wright ; mais le bureau était toujours fermé et ce ne fut que huit ou dix jours après l'entrevue dont il est question plus haut, que je réussis à rencontrer M. Wright. Il était accompagné du docteur Beattie Nesbitt ; je me présentai moi-même à M. Wright qui, à son tour, me fit faire la connaissance du docteur Nesbitt. Je demandai à M. Wright un entretien particulier ; mais il me dit qu'il connaissait tout ce dont il s'agissait, et que nous pouvions parler en toute liberté en présence du docteur. Tous les deux montraient beaucoup d'enthousiasme à propos de cette brochure ; ils disaient qu'elle devrait être publiée le plus tôt possible. M. Wright ajoutait que la compagnie du " Mail " imprimerait cette brochure dont elle supporterait le coût de publication. Moi-même, j'ai préparé certains des matériaux qui ont servi au livre en question ; d'autres me furent fournis par M. Wright, par M. Whitney, par le docteur Pyne et par d'autres personne. Je réunis et arrangeai tout cela. Je me rappelle que M. Whitney, entre autres choses, m'a fourni des documents se rapportant au coût d'entretien des institutions publiques et à la commission royale chargée de faire une enquête sur la situation financière de la province. J'obtins de l'imprimeur les épreuves de cette brochure ; je les fis voir à M. Wright qui les lut en y faisant des corrections de sa propre main ; il me déclara qu'à son tour il avait fait voir ces épreuves à MM. E. B. Osler, représentant, Whitney, Foy, Pyne, députés provinciaux, et autres. En fin de compte, M. Wright me dit que le comité nommé par le parti conservateur, pour préparer la littérature électorale, avait approuvé la teneur des épreuves en question et avait décidé que cette brochure devait être publiée immédiatement.

Comment cela concorde-t-il avec la déclaration de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui a dit que le parti conservateur avait répudié cet homme et ne voulait avoir rien de commun avec lui ? Cette personne-là a fait cette déclaration solennelle ; si l'affidavit qu'elle a donné est faux ou inexact sous quelque rapport que ce soit, il appartenait à ceux qui se trouvaient compromis d'assigner devant les tribunaux cet individu-là.

M. TISDALE : L'honorable député me permettra-t-il une observation ? Je n'ai pas l'intention de faire un discours ni d'entrer dans tous les détails auxquels il fait allusion à propos de cette affaire ; mais il a mentionné mon nom, et il me permettra de l'interrompre pour donner une explication bien courte. M. Mabee m'a envoyé un certain livre, mais je ne me rappelle pas si je lui ai répondu ou non. Cette question fut débattue entre moi et certaines autres personnes auxquelles j'ai déclaré que, en ce qui me concernais, je ne voulais pas voir cette brochure dans mon comté ; j'ajoutais que j'écrirais aux membres du comité central pour leur dire, d'après ce que j'avais appris sur le compte de cet homme, qu'il n'était pas une personne d'une réputation pouvant inspirer la confiance. Je n'entreprendrai pas de discuter au long toute cette question ; je crois qu'elle a été suffisamment traitée par l'honorable député d'Hamilton. L'enquête a démontré que ce sont les libéraux et non pas les conservateurs qui se sont servis de cette brochure.

M. CAMPBELL : Il ressort de la déclaration de l'honorable député de Norforlk que M. Mabee, quand il affirme avoir adressé une lettre à mon honorable ami, n'a pas menti. L'affidavit de M. Mabee se trouve donc confirmé sur ce point ; cela nous donne le droit de supposer que toute la déclaration de M. Mabee est exacte. Quant à moi, je veux simplement démontrer que l'honorable député d'Hamilton nous a trompés complètement quand il a affirmé que le parti conservateur n'avait rien eu à faire à propos de la publication de cette brochure, et qu'il en avait répudié l'auteur. M. Mabee ajoute :

Pendant que nous étions à préparer ce livre, j'ai reçu de la compagnie d'imprimerie du "Mail" différentes sommes, soit en argent soit sous forme de chèques payables à la banque Molson ; cette compagnie m'a aussi payé des frais de déplacement, et cela de la même façon. Dans le mois de mai ou dans celui de juin, j'ai aussi reçu trois ou quatre chèques du docteur Beattie Nesbitt payables à mon ordre à une succursale de banque située avenue Spadina. Le docteur m'a avoué que c'était là une faveur qu'on me faisait dans le but de m'aider dans la publication de ce travail. Il m'a demandé de lui fournir tout ce que je croyais de nature à soulever l'enthousiasme, et qui n'avait pas été dit jusqu'alors.

J'ai toujours cru que le docteur était assez enthousiaste pour ne pas avoir besoin des matériaux que pouvait lui fournir M. Mabee. Il semble s'être montré vorace en exigeant, pour les discours qu'il devait faire, plus de matières qu'il n'en pouvait développer lui-même. Mais, M. Mabee ajoute :

Et il me dit qu'il aimerait à ce que je lui préparasse certaines données sur les dépenses personnelles des ministres, sur les frais qu'ils pouvaient avoir faits en louant des voitures, en achetant des billets de tramways et autres choses semblables. Il ajoutait que cela prenait bien auprès des électeurs.

Il détaille ensuite l'histoire intime du parti tory sous plusieurs rapports, les querelles et les jalousies qui existaient au sein de nos adversaires et la décision qui semblait bien arrêtée parmi eux de jeter par dessus bord M. Withney et de se choisir un nouveau chef, mais il est inutile pour moi de lire tout cela ici.

M. BARR : A quelle date cet affidavit a-t-il été signé ?

M. CAMPBELL : Je l'ai déjà indiqué, mais je vais répéter ce renseignement. La déclaration dont je parle a été assermentée dans le comté d'York, le 15 novembre 1901, en présence de M. Donald McDonald, juge de paix de la ville de Toronto. Il semblerait que les candidats tories désiraient ardemment se procurer de l'argent pour cette élection, puisque M. Mabee dit :

Je me trouvais chez moi à Vittoria au cours de l'été. J'y rencontrai M. John L. Buck, candidat conservateur, dans le comté de Norfolk-sud. Il m'entretint de la situation politique, et il m'informa que M. Whitney lui avait demandé d'être candidat aux élections prochaines, mais qu'il ne voulait courir aucun risque, à moins d'être sûr que ses dépenses d'élection seraient acquittées. Il savait que j'étais en relation avec les chefs du parti tory à Toronto ; aussi, me demanda-t-il mon avis relativement à l'aide financière sur laquelle il pourrait compter. Je m'abouchai avec lui pour lui faire connaître quand M. Whitney serait à Toronto. Dans la suite, je lui écrivis de cette ville que M. Whitney serait à Toronto à une certaine date ; il m'envoya un télégramme pour me dire qu'il se rendrait dans cette ville. Je le renconrai à la gare commune; nous nous rendîmes ensemble au comité central des conservateurs où nous rencontrâmes M. Whitney. Plus tard, au lunch que nous prîmes ensemble au restaurant Masmith, M. Bush me déclara que tout était arrangé et que M. Whitney lui avait affirmé qu'il pouvait compter sur $1,000, somme que son frère devait recevoir en entier au moins un mois avant l'élection. M. Buck me répéta cela, à la gare commune, le même soir, en présence de trois autres personnes. Il me dit alors que M. Whitney lui avait déclaré qu'il fallait que cet argent fût envoyé à son frère, ce qui empêcherait la faction Tisdale de s'en servir dans Simcoe.

Suivent les détails du ressentiment qu'il éprouva dans la suite pour M. Whitney. L'un des principaux griefs qu'il invoque, c'est que M. Whitney aurait dépensé $76,000 pour contester les élections dans la province d'Ontario, procédé qui n'aurait rapporté aucun avantage au parti conservateur, mais qui aurait permis à des avocats tories de Toronto d'empocher la grande partie des $15,000 qui restaient encore à la disposition du parti conservateur. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a dit que M. Mabee était passé du côté des libéraux qui l'ont accepté, qui ont publié sa brochure. Je lirai maintenant ce que M. Mabee dit à ce sujet :

Je ne me prétends pas doué de grandes vertus politiques et je me suis pas, non plus, un pharisien comme l'organisateur Wright. J'avoue que j'ai toujours eu et que j'ai encore un penchant vers le parti conservateur. Cependant, j'ai constaté que dans la prochaine lutte électorale le poids du raisonnement ferait incliner la balance du côté ministériel. Je me rendis auprès d'Alexander Smith pour lui dire que je me proposais de publier une brochure, exposant la situation telle que je l'avais comprise pendant que je travaillais pour le compte de l'association conservatrice, et louant la politique de progrès du ministère. Je m'aperçus que M. Smith avait connaissance depuis plusieurs mois de la brochure conservatrice, ce qui me causa une certaine surprise. Il me dit nettement que ni le ministère ni le parti libéral ne prendraient aucune part à la publication de ma nouvelle brochure mais que, si je la publiais de ma propre initiative, il écrirait à ce sujet aux candidats libéraux ; car il se faisait un devoir de les tenir au courant de tout ce qui pouvait leur être utile pendant la lutte électorale. Ce n'était pas précisément ce que je voulais obtenir de lui, mais je m'aperçus que sa décision était inébranlable et je résolus de réaliser mon projet en toute hâte, car je comprenais que l'organisation conservatrice publierait vers le 1er novembre 100,000 exemplaires de la brochure préparée au comité général du parti conservateur. Le nouveau livre : "Nos progrès" fut publié par Hunter, Rose & Cie, peu de temps après le 1er octobre. La vente en fut considérable et elle augmente encore et le contenu du livre parle par lui-même.

Or, cette déclaration de M. Mabee, attestée sous serment, a été répandue dans tout le pays. Si elle renfermait des fausseté, des choses blessantes pour le parti conservateur ou quelqu'un de ses membres dont

la vérité ne pouvait pas être établie, pourquoi n'a-t-on exercé aucun recours contre M. Mabee ?

Le représentant d'Hamilton (M. Barker) a reproché au député de Cap-Breton (M. A. Johnston) d'avoir dénaturé les faits lorsqu'il a lu des extraits de cette brochure. Il lui a fait la leçon sans aucune justification. L'assertion du député d'Hamilton que le parti conservateur a répudié M. Mabee est contredite par la déclaration de ce dernier que les paroles prononcées par le représentant de Norfolk-nord (M. Tisdale) ont corroborée en partie. Par conséquent, le député d'Hamilton doit, il me semble, des excuses, non seulement à la Chambre mais au représentant de Cap-Breton, attendu qu'il a porté cette accusation sans justification aucune et lorsqu'il ignorait complètement le fond de l'affaire.

J'ai été surpris du discours prononcé hier soir par le député de Beauharnois (M. Bergeron). Il n'a pas confiance, a-t-il dit, dans l'argument *ad hominem*. Il a exprimé de beaux sentiments. Je regrette qu'il ait ensuite livré un assaut violent au parti libéral à propos des actes de corruption qui ont été commis dans certaines circonscriptions de la province de Québec. Je constate qu'en 1891 le parti conservateur a dépensé jusqu'à $112,000 dans le district de Québec afin de remporter l'élection, et que ces fonds furent distribués par un ministre de la couronne.

Je n'approuve pas complètement la déclaration du représentant de Brantford (M. Cockshutt). Je crois qu'en somme, dans notre pays, conservateurs et libéraux font les élections d'une manière honnête, aussi honnête que dans tout autre pays de l'univers. J'ai cité des cas où les conservateurs se sont livrés à des actes de corruption éhontée. Je regrette de dire que, dans nos rangs, on a parfois péché sous ce rapport. Mais, à la vérité, la population canadienne est aussi fidèle à l'accomplissement de ses devoirs que les habitants de toute autre partie du globe.

De tout temps, le parti libéral s'est employé à assurer la sincérité des opérations électorales.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CAMPBELL : En 1878, sous le régime de l'honorable M. Alexander Mackenzie, quel fut le premier acte du ministère? Il fit adopter une loi décrétant que dans toutes les circonscriptions de cette vaste confédération, les présidents d'élection seraient les shérifs et les receveurs de l'enregistrement, des hommes estimés, habiles, jouissant d'une bonne réputation et ayant des intérêts en jeu. Le ministère libéral leur confia la conduite des élections dans les différentes circonscriptions.

Nos amis les conservateurs, dès leur avènement au pouvoir en 1878, abrogèrent cette loi et nommèrent n'importe quel écervelé.

M. CAMPBELL.

Ils ne voulaient pas des shérifs ni des receveurs de l'enregistrement : il leur fallait des gens qui obéiraient aux ordres de leur organisateur, M. Robert Birmingham. Assurer la sincérité du scrutin a été le but du parti libéral depuis son origine. Ce fut lui qui dota la population de la loi du cens électoral, qui lui accorda le scrutin secret. Ce fut lui qui prescrivit que l'élection aurait lieu le même jour dans toute l'étendue du Canada. A maintes reprises, il a décrété des lois dans le même sens. Il a enlevé aux journaux conservateurs l'impression des bulletins et, aujourd'hui, personne ne saurait se procurer d'avance un bulletin.

Les archives judiciaires démontrent que les libéraux ont toujours favorisé la recherche des corrupteurs. Ils ont châtié des coupables dans Ontario-sud. Là-bas, si l'enquête avait duré plus longtemps, tous les membres du parti tory dans Ontario-sud auraient été logés en prison. Au demeurant, plusieurs d'entre eux furent incarcérés.

Aussi, tous les actes du parti libéral ont favorisé l'intégrité électorale et ont tendu à assurer le respect de la volonté populaire exprimée par la majorité des suffrages en faveur du candidat conservateur ou du candidat libéral.

Je ne saurais concevoir rien de plus infâme ni de plus diabolique que l'escamotage des bulletins, ou le vol d'un mandat, ou l'achat des consciences. Le devoir de mettre fin à ces pratiques incombe aux deux partis. Je suis bien aise que le ministère ait fait connaître son intention de déposer un projet de loi afin d'épurer davantage, si c'est possible, nos mœurs électorales. Je suppose que, tant que le soleil aura des taches, il y aura au Canada des luttes électorales où les passions seront échauffées. A moins que la nature humaine ne change, il se présentera des cas d'ingérence illégale ; mais le devoir incombe aux Communes canadiennes, aux membres de cet honorable corps qui représente le meilleur de la population de ce pays, de se concerter et de ne rien négliger pour supprimer ces pratiques si nuisibles à la bonne renommée du Canada.

Notre pays est beau ; nous ne faisons que commencer à en saisir toute l'importance

Au cours des années à venir la Chambre des communes aura à accomplir l'une des plus belles et des plus nobles tâches qu'ait jamais entreprise un corps législatif : celle de développer ce beau et riche pays, d'une si vaste étendue, recelant des mines si précieuses, au sol si fertile, avec ses vallées, ses collines, ses montagnes, ses forêts et ses prairies, ses rivières et ses lacs, ses rives baignées par les eaux de deux océans. Ici, toutes les aptitudes peuvent se développer, grâce à nos collèges, à nos écoles, à nos temples. Ici se rencontrent tous les éléments du progrès social. Où donc dans ce vaste univers, si ce n'est au Canada, l'homme révèlera-t-il sa véritable noblesse et s'élèvera-t-il aux plus hauts sommets qu'il est capable d'atteindre ?

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CAMPBELL : Je ne puis prévoir l'avenir, mais lorsque ma pensée se fixe sur la suite des années, je contemple notre jeune pays, ce géant qui, connaissant sa force et guidé par l'homme supérieur qui a dirigé ses pas depuis dix ans, s'avance dans les sentiers de la civilisation et de la philanthropie. Pendant qu'il s'avance ainsi, je contemple les immenses prairies du Nord-Ouest, les collines et les vallons de l'Est et le versant de nos Rocheuses où vit une population intelligente, fraternelle, heureuse, ayant les mêmes aspirations, vivant sous un seul gouvernement et ayant hérité des institutions les plus nobles, les plus libres et les plus parfaites que l'univers aient jamais connues.

M. TISDALE : L'honorable député veut-il me remettre le document qu'il a cité ?

M. CAMPBELL : La déclaration sous serment de M. Mabee ? Certainement.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Après le discours de l'honorable député de York-centre (M. Campbell) qui vient de reprendre son siège, il est difficile de savoir comment entrer en matière. Il a d'abord fait la leçon à ceux qui ont pris part au débat sur l'adresse en réponse au discours du trône parce qu'ils n'avaient pas suivi l'ordre des sujets traités. Puis, il s'est révélé le plus grand coupable de tous, car il a à peine mentionné l'une des questions soulevées par l'adresse. A vrai dire, elle renferme un paragraphe qui lui permettait de parler de la pureté des mœurs électorales mais, en traitant ce sujet, il s'est livré à des exagérations. Les archives des cours de justice de ce pays—elles ont plus de poids que les preuves invoquées par l'honorable député—démontrent clairement que c'est plutôt dans les rangs du parti libéral que parmi les conservateurs que des membres de cette Chambre et de l'assemblée législative d'Ontario ont été privés de leur mandat et de leurs droits politiques.

En étudiant la preuve faite sous serment devant les tribunaux, on s'apercevra que les membres de la droite ont triste mine lorsqu'en met en lumière leur conduite devant les cours de justice. L'honorable député (M Campbell) a spécialemnt mentionné une élection qui eut lieu dans Kent, mais il aurait pu en signaler une autre. Il nous a parlé de l'élection de 1891 dans Kent. Il nous a dit qu'il avait une certaine expérience et qu'il lui avait fallu acheter les suffrages des libéraux. Il était impossible à un membre de la gauche ou à un simple citoyen de mieux démontrer que par cet aveu jusqu'à quel point la corruption a envahi les rangs du parti libéral.

Lorsqu'un parti est réduit à cette extrémité, il est temps que le premier ministre fasse dire au Gouverneur général qu'il est nécessaire d'étudier la situation. Or, nos adversaires en sont rendus là ; nous le tenons de l'honorable député lui-même et je n'entends pas le contredire. Il a fait cette déclaration au sujet de l'élection de London, lorsqu'il a dit qu'à l'enquête préliminaire, à Toronto, des témoins avaient juré qu'il en était ainsi.

L'honorable député aurait pu remonter un peu plus loin dans les annales de Kent. Une élection eut lieu en 1887 ; une requête en invalidation fut présentée au tribunal. Elle intéressait particulièrement l'honorable député qui était le représentant de la circonscription et qui perdit son mandat. En consultant le rapport transmis par le juge à l'Orateur des Communes, on y lirait qu'au cours de l'élection de nombreux actes de corruption furent commis. Nul n'ignore que le tribunal se montra plus clément que d'habitude ; autrement, l'honorable député ne ferait pas partie de cette Chambre. La preuve a établi que des billets de deux dollars furent mis dans les fentes des murs d'une grange. L'honorable député lui-même a dit qu'un M. O'Neil achetait une paire de caoutchoucs dans un magasin général. Lorsque vint le moment de payer, l'honorable député a dit au marchand : " Faites-en donc l'inscription dans vos livres ", et ils ont été inscrits au débit de son compte. Ceci se passait en 1887 et le procès fut instruit les 15, 16 et 17 novembre de cette année-là. Il aurait pu remonter plus loin dans les annales du comté de Kent ! Après cela, il élève la voix pour nous dire qu'en somme il se commet peu d'actes de corruption en ce pays. S'il est sincère lorsqu'il nous dit que, bien qu'il y ait des taches que tout le monde déplore dans notre organisation politique, elle est cependant saine, il devrait répudier les articles de la presse d'Angleterre qu'on a invoqués contre la gauche. Le patriotisme qui devrait l'animer n'est pas toujours d'accord avec son tempérament et ne fait pas de lui l'homme qu'il devrait être dans sa carrière publique.

Je passe à un autre sujet. Il y a cette brochure que le représentant de Cap-Breton a lue hier ; ses paroles et ses actes m'ont fait croire qu'on pourrait également lui appliquer l'épithète de politicien manqué.

M. TAYLOR : Vous dites ?

M. BRODER : Politicien manqué. La circulaire dont il a cité des extraits a été répudiée. Alors que l'on prétend qu'elle a été distribuée en 1896, il est étrange qu'elle n'ait fait son apparition dans le domaine politique qu'en 1900. Les hommes marquants et la presse de Winnipeg et du Manitoba l'ont répudiée et les journaux libéraux de Winnipeg et du Manitoba ne l'ont pas défendue. Ils ont admis qu'elle était forgée. Vous pouvez ouvrir les "Débats"—à la date du 17 mai 1900—et y lire les déclarations et la correspondance qui s'y rat-

tachent. Bien que ce soit un faux et que les membres de la droite aient lu cette circulaire, il est singulier que, pendant la lutte électorale, ils aient suivi les conseils que donne cette circulaire.

Si on se reporte à l'élection qui eut lieu dans Elgin-ouest, on constate que M. Duncan Bole était président du scrutin dans un bureau de vote du township de Southwold. Au point de vue politique, les électeurs de cet arrondissement se partageaient presque également. Mais Duncan Bole dépassa les bornes. Au lieu de maintenir à peu près l'égalité entre les conservateurs et les libéraux, il accorda à ces derniers 85 voix de plus. Comment Duncan Bole devint-il président du scrutin ? Grâce à une lettre adressée par le candidat, M. McNish, au président du scrutin nommé pour ce bureau de vote. Il le priait de permettre à Bole de le remplacer. Bole le remplaça et ce fut le résultat du changement. Les amis de l'honorable député suivirent à la lettre les conseils contenus dans la circulaire que nos adversaires citent pour confondre le parti conservateur. Qui a recouru le plus au système de marquer les bulletins de vote à l'aide d'un morceau de mine de plomb dissimulé sous l'ongle ? Qui a fait usage des faux bulletins ? Le parti libéral. Il a eu recours à ces pratiques dans Brockville et dans Huron-ouest.

L'honorable député nous a parlé du choix des shérifs par l'honorable M. Alexander Mackenzie. C'est vrai, mais Alexander Mackenzie était un honnête homme. Que disait-il de son parti. Il se disait obligé de monter la garde devant le Trésor pour le défendre. Voilà la déclaration d'un honnête homme et on pourrait en dire autant de nos jours à plus juste titre dans toute l'étendue du pays. Les fonctionnaires nommés par les autorités pour présider à l'élection de Brockville ont été circonvenus par ces gens-là qui leur apprirent à escamoter les bulletins. Aucun d'eux n'eut la franchise d'avertir le public du danger qu'il courait. Se peut-il que ceux que la droite choisit pour appliquer la loi du pays aient une si fausse notion de la bonne administration des affaires qu'ils consentent bénévolement à recevoir des ordres contraires au bien public, pourvu qu'ils soient protégés par nos adversaires ? Et ils l'ont été.

Vers la fin de la session de 1899, la Chambre ouvrit une enquête qui ne fut pas terminée cette année-là. A la session suivante, la droite étouffa l'enquête. Pourquoi ? Parce qu'elle eut conaissance du danger que couraient ses amis de Brockville. Les uns avaient quitté le pays et, pendant la dernière quinzaine, des personnes intimement alliées au parti libéral et au candidat qui briguait les suffrages ont traversé la frontière afin de n'être pas citées devant le magistrat de police, à Toronto.

Monsieur l'Orateur, on parle de l'élection de London. Je déclare que ceux qui ont parcouru le pays en tous sens pour accomplir cette œuvre néfaste n'en auraient rien fait, si des hommes occupant un rang plus élevé dans le parti n'avaient pas promis de les protéger et de veiller sur eux. Ils ont pris soin d'eux. Que voyons-nous ? A London, il y eut Lewis, O'Gorman, Mulloy, Pritchard, Reid. M. Reid a-t-il des amis intimement alliés au parti qui tient aujourd'hui les rênes du pouvoir ? Et on pourrait pousser l'enquête plus loin. Où est M. Dan. Stewart, fonctionnaire de l'Etat qui partit de la ville d'Ottawa pour se rendre à London ?

Il est en dehors du pays aujourd'hui s'il n'est pas revenu pendant les trois derniers jours ; il voulait éviter de recevoir une citation. M. Reid a été condamné à subir son procès et M. Reid est le frère de l'un des commissaires du chemin de fer transcontinental, dont Dan. Stewart était un employé.

Ce sont là des faits qui surprennent tous les honnêtes gens. M. Dan. Stewart est-il encore à l'emploi du Gouvernement ? Il l'était lorsqu'il est allé à London. M. White a conduit quatre personnes à London et M White dit qu'il est allé là avec de l'argent. Quelle nécessité y avait-il d'envoyer d'Ottawa quatre étrangers à London pour travailler à l'élection du candidat libéral dans une ville de 40,000 habitants comme London ? Quel est ce M. White ? L'année dernière il était le président de l'association libérale d'Ottawa. Quel est ce M. Corry ? Il est entrepreneur de travaux publics, s'il vous plaît. Il est allé à London et il ne sait pas combien d'argent il a emporté avec lui. Il est grand temps que cette question soit réglée par cette Chambre et que les membres des deux partis, en dehors du Parlement, s'en occupent aussi dans l'intérêt du public et non pas dans l'intérêt d'un parti. M. O'Gorman était à Toronto ; pourquoi est-il allé à London, et s'est-il retiré au comité général —Hyman Hall, s'il vous plaît—pendant deux semaines ? Il couchait là. M. Hyman connaissait-il la présence de M. O'Gorman ? Est-ce qu'aucun des chefs du parti ne savaient pas quelle œuvre néfaste ces coquins accomplissaient, gens connus dans les cours du pays depuis des années, et que l'on savait avoir commis des fraudes électorales depuis les derniers dix ou quinze ans dans l'intérêt des candidats libéraux. Mais on ne les a pas inquiétés pendant plusieurs années ; ils n'avaient rien à craindre tant qu'il n'y eut pas de changement de gouvernement dans la province d'Ontario. M. Pritchett n'a-t-il pas dit : " Je donne cet affidavit, et si le parti libéral veut me poursuivre, je serai à tel endroit en tel temps." A-t-il été arrêté ? Non. Puis qu'a-t-on fait au sujet du cautionnement de M. Duncan Bole ? Il a fait faux bond à ses cautions de $2,000. Le gouvernement Ross a-t-il essayé de faire payer l'argent ? Non. M. Duncan Bole et ses cautions ont été laissés tranquilles tant que M. Whitney ne fut pas arrivé au pouvoir.

et ce n'est qu'alors que les cautions de M. Pritchett ont dû payer. Pourquoi n'ont-elles pas été forcées de payer auparavant ? Le danger aujourd'hui est que ceux qui commettent ces fraudes ne sont pas inquiétés lorsque les libéraux sont au pouvoir. C'est là le danger qui nous menace. Mais le gouvernement a nommé une commission pour faire une enquête dans l'élection de West-Elgin et dans cette commission on voit quelques-uns des juges qui siégeaient dans la commission des assurances. Cette commission a blâmé M. Bole et les boîtes de scrutin ont été brûlées par inadvertance. Que voyons-nous maintenant? Quarante personnes sont examinées devant la cour et sur leur serment elles corroborent l'affidavit de M. Pritchett et le " Globe " aujourd'hui admet que M. Pritchett disait la vérité, bien que la commission nommée par le gouvernement eut déclaré il y a quelques années, qu'on ne pouvait prendre sa parole. Il faut que la justice agisse et traduise ces personnes devant les tribunaux dans l'intérêt de l'honnêteté publique ; lorsque la justice néglige d'agir il y a danger pour la nation. Dans la province d'Ontario sous le gouvernement Ross, les autorités judiciaires n'agissaient pas, et ces personnes étaient laissées libres de continuer leur œuvre. Le capitaine Sullivan, le " Minnie M." et toute la bande continuaient à perpétrer leur fraudes sans être inquiétés par la justice, et si quelqu'un faisait mine de vouloir les poursuivre, ils s'éclipsaient avant la poursuite. C'est ainsi qu'il y a aujourd'hui en dehors du pays des gens qui ne reviennent pas par crainte de la justice. Un tel état de choses ne devrait pas exister dans aucun pays, et nous devrions aider le premier ministre à y mettre un terme. Mais, monsieur l'Orateur, tant que le parti ministériel ou le parti de l'opposition aura à sa disposition un fonds électoral considérable, et que le peuple saura qu'un tel fonds existe, il voudra en avoir sa part, prétendant qu'il y a droit. Il faut commencer par la tête ; un nettoyage de ce genre ne peut pas se faire en commençant par le bas. Et tant que nous ne commencerons pas par ceux qui occupent des positions élevées, qui sont les têtes dirigeantes dans ces choses-là, et donnent l'exemple aux classes inférieures, nous ne délivrerons pas notre politique d'un mal que tout véritable Canadien voudrait voir disparaître.

Et sous quelle égide tout ce mal se fait-il? On se retranche derrière le mot " prospérité ", et quand on a prononcé ce mot, on croit que l'on peut faire tout le mal que l'on veut. Qu'a fait le parti libéral pour le pays ? Personne ne niera ce que je vais dire, savoir qu'il a écrit sur chaque urne électorale qui entrait dans un bureau de scrutin le mot " douteuse". Pas un électeur ne sait quand il dépose son bulletin dans cette urne s'il sera compté ou non. Je remercie Dieu que dans la province d'Ontario l'honorable M. Whitney et son gouvernement ont effacé ce mot sur les urnes électorales et y ont écrit en place les mots " Expression véritable de l'opinion publique ". Et, monsieur l'Orateur, ce motto y restera pour le plus grand bien du peuple tant que M. Whitney et son gouvernement resteront au pouvoir. Le gouvernement libéral ne peut pas se laver de l'accusation d'avoir écrit le mot " douteux " sur les urnes électorales. La chose n'est que trop vraie, il est grand temps qu'on applique des remèdes, et personne n'en recevra plus de bénéfices lorsque ce remède sera appliqué que les honorables membres de la gauche. Le Gouvernement est allé trop loin dans la distribution de la pâtée aux amis qui l'entourent ; il tient trop à satisfaire leur appétit et à faire passer les intérêts du parti avant ceux du public.

L'honorable M. DAVID TISDALE (Norfolk) : Monsieur l'Orateur, je ne me proposais pas de prendre part à ce débat, mais depuis que la discussion s'est portée sur les mœurs politiques de la vie publique canadienne, je crois que tout bon Canadien doit exprimer ses opinions. Je crois que la chose à laquelle la population du pays attache le plus d'importance est l'exercice libre et honnête de la franchise électorale. Au point où en sont rendues les choses, je crois qu'il vaudrait mieux nous efforcer de trouver un remède contre le mal actuel que de nous perdre en récriminations les uns contre les autres. Je crois franchement que le temps est arrivé où les deux partis devraient s'unir pour atteindre ce but, car les deux partis ne sont pas sans péché. Ainsi que le montrent les décisions des cours, le parti libéral, depuis qu'il est arrivé au pouvoir, pour dire le moins, a fait des choses aussi mauvaises que celles dont il accuse le parti conservateur. Ce que tout bon citoyen désire, c'est de trouver un remède. Je parle du fond de mon cœur, parce que nous sommes à une période importante pour l'avenir du pays. Je suis arrivé à un âge, tant dans ma vie politique que dans ma vie naturelle, qui me porte à m'intéresser à ce que les prochaines années vont nous apporter. Je n'espère pas pouvoir vivre assez longtemps pour voir le grand développement qui attend ma patrie que je suis heureux de voir bénie par la Providence, par la nature, et possédant une constitution et des alliances avec le plus grand empire du monde. Ce sera mon plus grand regret de quitter ces choses.

Je déplore à certains points de vue l'enquête de London. Je sympathise non pas politiquement mais personnellement avec celui qui a le plus souffert de cette enquête ; mais quel que soit le résultat, cette enquête a tout de même soulevé un voile et révélé des choses que les honnêtes gens dans les deux partis regrettent profondément. D'après moi, nous ne devons pas nous contenter de légiférer au point de vue de la morale. Nous devons tous admettre avec une certaine honte qu'un état de

choses malheureux et lamentable existe dans la conduite de nos élections, et que nul parti n'est exempt de blâme. Le parti ministériel est-il prêt, et, je ne fais pas ici de menace, mais je pose une simple question, et je lui demande s'il est prêt à suivre la voie que le comité des élections a tracée l'année dernière. Ce comité n'a plus de responsabilités, car le Gouvernement s'est substitué à lui, et si ce dernier veut agir franchement, je l'appuierai dans son action, quand bien même mon parti ne l'appuierait pas. Or, quels seraient les remèdes ? On me permettra d'en suggérer trois ou quatre. Ne nous faisons pas d'illusions, nous avons devant nous une tâche difficile, très difficile. J'ai fait plusieurs luttes très ardues pendant les derniers vingt-sept ans, et j'ai reçu l'appui d'un grand nombre de jeunes électeurs francs et honnêtes. Lorsque je leur ai proposé certains remèdes à apporter à ces maux, ils m'ont dit : à quoi bon ?

Si nous n'avons pas recours aux mêmes moyens que nos adversaires, si nous ne voulons pas employer les mêmes armes qu'eux, à quoi bon faire la lutte ?. Supposons que nous entreprenons et que nous essayons de faire une lutte honorable et que nous soyons battus, à quoi bon? C'était là une question difficile. Il n'y a pas de satisfaction à faire enlever le siège à un adversaire par une cour ; c'est une chose facile à faire s'il y a eu de la corruption, et je regrette de dire que ce mal augmente et grandit. Au sujet des remèdes, un des premiers que je propose, serait de revenir à l'ancienne loi qui punissait non pas celui qui acceptait l'argent corrupteur, mais celui qui l'offrait. Bien que cette loi ne fût pas absolument morale, elle avait cependant, à mon avis, le bon effet d'empêcher de plus grands maux et des crimes. Dans notre législation, nous sommes quelquefois obligés d'user d'expédients et dans ce cas-ci nous devons chercher à atteindre celui qui est le plus coupable, le tentateur. C'est suivant les principes de l'Evangile, c'est suivant les principes de la loi morale. Le tentateur est plus coupable que le pécheur ; cela est vrai dans la loi morale, dans la loi des affaires, dans l'Ecriture sainte et le temps est arrivé d'appliquer ces principes.

M. O. E. TALBOT : Quel est le plus grand tentateur ? Celui qui donne l'argent ou celui qui le demande ?

M. TISDALE : Je ne crois pas qu'il y ait une grande différence. Je connais deux circonscriptions électorales dans lesquelles se sont déroulées les plus grandes luttes politiques qui aient eu lieu au Canada, et j'oserais dire que pendant plusieurs années, ni le parti libéral ni le parti conservateur n'ont dépensé dans ces circonscriptions la somme de $600. Aujourd'hui, dans les mêmes circonscriptions, personne ne pourrait se faire élire, pour un parti ou pour l'autre, à moins de dépenser de cinq à dix mille piastres.

Quelques VOIX : Non ! non !

M. TISDALE : Et c'est la même chose dans plusieurs autres circonscriptions. Il y a des centaines et des milliers d'électeurs dans plusieurs comtés qui ne connaissent pas ou ne croient pas ces choses, mais les procès devant les tribunaux ont provoqué de terribles révélations lorsque certains députés ont perdu leur siège.

Une VOIX : C'est très mal.

M. TISDALE : Ne nous occupons pas de savoir qui est en faute. Constatons seulement le mal et tâchons d'y apporter remède. Je crois que nous pouvons y réussir. Mais que faut-il faire ? Etablissons d'abord un tribunal qui sera maintenu aux frais de l'Etat, qui aura des pouvoirs sommaires sans aucune intervention d'un jury, un tribunal qui pourra agir sévèrement contre tous ceux qui commettent ces crimes électoraux que l'élection soit contestée ou non. En place de la procédure compliquée que nous avons dans le moment, ayons un représentant du ministère public chargé de faire un procès à tous ceux qui se rendront coupables de fraudes électorales. Quels sont les deux grands maux dont nous souffrons le plus aujourd'hui ? C'est l'achat des votes, au moyen de l'argent ou autrement, et le mal encore plus grand de voler le suffrage d'un électeur au moyen de fraudes ingénieuses imaginées par des mécréants. Est-il possible de faire disparaître ces deux grands maux ? Un moyen serait l'établissement d'un tribunal comme celui dont j'ai parlé, dont la seule fonction serait de découvrir les fraudes et d'en punir les coupables.

On parle d'opinion publique ! J'ai été péniblement impressionné par la péroraison de notre ami du comté d'York (M. A. Campbell), si expérimenté en luttes électorales, car il doit être au fait des moyens qui ont été employés pour donner la victoire au gouvernement actuel. Je continuerais à avoir une foi vive dans la majorité des électeurs du pays, si seulement on voulait leur donner une chance d'exprimer librement leur opinion. Je crois en leur honnêteté et en leur bonne foi, parce que mon expérience m'a appris que lorsqu'on parle franchement au peuple on en fait son ami. J'ai rencontré de fortes approbations, non pas parce que j'étais un chaud partisan, mais parce que je n'ai jamais hésité à exprimer mes vues franchement et librement, ni à blâmer ce qui était mal.

Je me suis trouvé quelquefois dans des positions difficiles ; j'ai eu à combattre contre l'argent et la fraude, et je n'ai jamais hésité à dénoncer ces pratiques qui avaient pour objet d'empêcher l'expression honnête et libre de l'opinion du peuple. Je suis heureux de dire que dans mon comté aucun parti n'a eu l'occasion d'accuser l'autre de fraude, excepté dans les questions de peu d'importance, et la preuve n'en a pu être faite

que dans un cas ou deux. De sorte que j'ai peu à me plaindre de la conduite des électeurs de mon comté. J'ai grande foi dans l'opinion publique, mais il est regrettable de constater que des gens qui devraient porter beaucoup d'intérêt à la politique ne veulent pas s'en occuper ou s'attendent à recevoir quelque compensation pour faire une chose qui devrait être l'orgeuil et le plaisir d'un citoyen. Si je ne dis pas la vérité, que ceux des représentants du peuple qui ne me croient pas me contredisent. J'exprime cette opinion parce que je crois que c'est la vérité et dans l'espérance qu'elle aura un certain effet sur cette importante question qui est peut-être la dernière sur laquelle je parlerai. J'ai beaucoup de sympathies, particulièrement pour les jeunes gens du pays qu'ils pensent comme moi ou différemment, des gens qui s'efforcent simplement comme moi-même d'être honnêtes et droits sans s'occuper des conséquences et tâchent de guider leurs actions et leur conduite de façon à ce quelles puissent soutenir le jugement de leurs compatriotes et leur donner raison d'espérer en l'avenir.

Dans cette question de fraudes électorales, je vais faire une proposition que, je le crains bien, la majorité de cette Chambre et peut-être la majorité du pays n'approuvera pas. Si nous ne pouvons pas mettre fin à ces fraudes par la loi actuelle, alors changeons-là. D'après ce que nous avons entendu dans cette Chambre, des deux côtés, et d'après ce que nous lisons dans les journaux, d'après aussi la connaissance que nous avons de ce qui se passe dans les Etats-Unis et dans le Canada, il est évident que le maniement des bulletins à augmenté d'une façon plus rapide que les anciens modes de corruption, parce que cette manœuvre coûte moins cher, et peut être cachée plus facilement. Je parle plus spécialement des violations d'urnes électorales et du vol des bulletins après qu'ils ont été déposés. Pour empêcher ce mal, je serais en faveur de revenir au vote découvert.

Si j'étais jeune, j'entreprendrais une campagne à ce sujet. J'ai toujours été opposé en principe au bulletin, mais je crois qu'il était nécessaire, afin d'empêcher toute pression sur l'électeur. Mais nous avons dépassé l'époque où les patrons peuvent forcer leurs employés à voter comme eux. Les classes ouvrières aujourd'hui, grâce aux unions, sont beaucoup plus indépendantes que beaucoup d'entre nous qui sommes liés par des attaches sociales ou d'affaires. Les ouvriers peuvent se moquer de leurs patrons, qui n'oseraient pas, tout puissants qu'ils soient, intervenir dans l'exercice du droit de suffrage de leurs employés. Il est vrai qu'il y aura toujours certaines personnes sur lesquelles on pourra exercer une coercition, mais ce sera un mal bien léger comparé aux fraudes qui sont pratiquées aujourd'hui au détriment d'électeurs honnêtes auxquels on vole leur vote. Vous pourrez amender la loi tant que vous voudrez. Vous pourrez prendre toutes espèces de précautions pour empêcher ces fraudes et ces vols de bulletins, l'ingénuité de ces habiles coquins vous surpassera toujours. J'ai toujours été étonné de voir que ces inventeurs ingénieux ne consacrent pas leurs talents à des travaux honnêtes qui leur rapporteraient beaucoup plus de profits. Mais ces gens sont constitués de telle façon qu'ils préfèrent gagner leur vie par la fraude. Le seul remède, à mon avis, est le vote découvert. Lorsque le vote au scrutin n'existait pas, il y avait très peu de corruption dans les comtés que je connais, et tant que je n'ai pas été mêlé à la vie publique et que l'on ne m'a pas donné une charge qui m'obligeait à visiter d'autres comtés, je n'ai guère visité d'autres comtés que ceux que je connaissais bien. J'aimais à rester avec les miens, à travailler et converser avec eux. Je dis donc que le bulletin nous a donné dix fois plus de cas de corruption que nous avions auparavant. N'est-ce pas là un triste état de chose, et pour y remédier, je proposerais trois choses : 1° nommer un accusateur public ; 2° améliorer la procédure dans les causes de contestation d'élection et 3° revenir au vote découvert.

Si nous ne pouvons obtenir ce dernier, essayons au moins d'obtenir les deux autres, afin que le votant qui va au bureau de scrutin et dépose son suffrage sache que son bulletin sera effectivement compté. C'est précisément parce qu'il donne au votant cette garantie de sécurité que j'approuve le scrutin découvert. Quant au secret, c'est ma ferme conviction que la grande majorité des électeurs préfère que chacun sache comment il a voté. Il y a beaucoup moins de danger, avec le scrutin découvert, que les électeurs subissent l'intimidation. Aucune corporation de chemin de fer, aucune compagnie industrielle n'osera contraindre ses employés, pour la bonne raison, et n'y aurait-il que celle-là, que les unions ouvrières ne le toléreraient pas. Je crois que nous pouvons nous en rapporter avec confiance à l'opinion presque unanime des ouvriers. Malgré leurs fautes, malgré l'irréflexion qui les caractérise parfois, malgré les actes déraisonnables qu'ils ont commis de temps à autre, j'ai toujours accordé mes sympathies à ceux qui gagnent réellement leur pain à la sueur de leur front. Ils forment la classe la plus indépendante, et les éléments les plus sains parmi elle sont prêts à défendre la liberté et la justice. Mais, je le répète, si nous ne pouvons obtenir le scrutin découvert, tâchons d'avoir l'accusateur public; que le candidat, fort de la loi, puisse déclarer qu'il entend faire une propagande et une élection honnêtes et justes, et qu'il ait la certitude de pouvoir exposer devant les tribunaux et de faire condamner comme ils le méritent, ceux qui se sont rendus coupables d'avoir enfreint la liberté sacrée du votant en l'empêchant d'enregistrer librement

son suffrage. En agissant ainsi, je crois que nous verrons poindre une nouvelle ère d'honnêteté et de droiture dans la politique. J'invite les conservateurs à faire leur part de travail, et je suis sûr que la majorité d'entre eux m'accorderont leur collaboration. Je ne suis pas autorisé à parler en leur nom et je reconnais que chacun d'eux a tout autant le droit que moi-même d'exprimer son opinion sur ce sujet. Je crois que nous devons donner suite à ce projet et ne nous arrêter que quand nous aurons apporté les réformes voulues. Nous pouvons être battus même dans des circonstances favorables, mais nous ne tarderions pas, je crois, à remporter la victoire.

J'espère que les honorables députés ne me reprocheront pas d'avoir pris part à ce débat. Ce n'était pas mon intention de prendre la parole. Ma voix et mon âge me portent à souhaiter de préférence que ce soient les jeunes gens qui parlent, pendant que je me contenterai d'écouter. J'ai la certitude qu'on ne m'accusera pas d'avoir prolongé inutilement le débat, car c'est la première fois, pendant toutes les années que j'ai siégé au Parlement, que je prends la parole sur l'adresse.

M. A. A. STOCKTON (cité et comté de Saint-Jean, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, j'ai porté beaucoup d'intérêt à ce débat sur l'adresse en réponse au discours de Son Excellence. J'avais d'abord décidé de ne pas y prendre part, mais on a soulevé bien des points et je crois qu'il est de mon devoir, comme représentant d'une grande circonscription, de ne pas laisser clore le débat sans faire quelques remarques sur la motion qui a été placée entre vos mains. Je crois, monsieur l'Orateur, que les deux côtés de la Chambre sont d'accord à se réjouir de la prospérité qui règne d'un océan à l'autre dans le pays. Je ne m'appesantirai donc point sur ce sujet. Je crois aussi que le temps n'est plus où nous devons déployer bien des efforts pour induire les immigrants à se diriger vers le Canada. J'ai foi dans l'immigration, mais je pense que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a donné la note juste, hier, lorsqu'il a conseillé au Gouvernement d'insister plutôt sur la qualité que sur la quantité des immigrants. Je n'ai rien autre chose à dire sur cette question, si ce n'est que je partage entièrement l'opinion émise par l'honorable député de Labelle.

J'ai été quelque peu surpris de certaines remarques de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur le budget des dépenses d'administration. Il appert, d'après lui, que tout dépend du point de vue. Selon son raisonnement, c'était coupable extravagance pour ses prédécesseurs de dépenser $38,000,000 par année, mais c'est sage économie pour son Gouvernement de dépenser $78,000,000 par an. Cela dépend, je suppose, du point de vue et des circonstances du

parti au pouvoir ; si c'est le parti que dirige le très honorable chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) ou bien le grand parti qui lui est opposé et qui combat certaines de ses doctrines. On m'a fait sentir que je ne devais pas m'opposer à des dépenses d'argent dans mon comté, que pas un représentant ne doit s'opposer à laisser dépenser les deniers publics dans la circonscription qu'il représente. Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, que je ne veux pas que l'on fasse de dépenses dans mon comté, à moins qu'elles ne soient nécessaires dans un but d'utilité publique. Mais si ces dépenses ne sont pas réellement dans l'intérêt du public et pour des travaux utiles, si au contraire elles sont destinées à influencer les électeurs, alors ces dépenses sont extravagantes et ne doivent pas être permises ni par ce Gouvernement ni par aucun autre Gouvernement.

On m'a demandé ce que je pensais de la construction d'un élévateur à grain à l'embouchure du port de Saint-Jean. Je suppose que l'honorable député qui m'a posé cette question a cru m'embarrasser et me réduire a quia, et que ma réponse pourrait me faire perdre des votes dans mon comté s'il m'était arrivé de dire ce qu'il aurait voulu. Eh bien, monsieur l'Orateur, je répondrai que les $200,000 ou $300,000 qui ont été dépensées, il y a six ou sept ans sur le côté nord du port de Saint-Jean, à l'embouchure du fleuve de ce nom, sont une perte sèche pour le pays. Nous avons l'élévateur à cet endroit et tout l'équipement voulu, sur le côté nord et sur le côté sud du port de Saint-Jean pour l'expédition du grain, mais jusqu'ici, c'est-à-dire depuis six ou sept ans, il n'est pas passé de grain du tout dans cet élévateur, si ce n'est quelques boisseaux à l'approche des élections générales. Je ne saurais dire si cette construction est destinée à devenir prochainement d'utilité publique, mais l'honorable député qui m'a posé cette question a entrevu d'un coup d'œil prophétique la possibilité qu'elle le deviendra. A moins que le Pacifique-Canadien s'en empare, je crains qu'elle ne reste pour six ou sept années à venir en l'état où elle est restée dans les six ou sept années passées. Je suis fier que le Pacifique-Canadien ait fait l'acquisition du pont qui traverse sur la cataracte à l'embouchure du fleuve Saint-Jean, car quand il y aura encombrement de trafic sur la rive ouest, il pourra dorénavant faire usage de cet élévateur. Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), qui n'est pas en mesure d'en faire usage lui-même, est à la veille de permettre au Pacifique-Canadien de se servir de cette propriété publique pour éviter l'encombrement du trafic sur le côté ouest du port.

Mais, monsieur l'Orateur, permettez-moi de faire remarquer le plus modérément possible, qu'avec la politique de transport proposée par l'honorable député qui m'a adressé

cette question, cet élévateur ne sera jamais d'aucune utilité, et la population de Saint-Jean pourra toujours le contempler comme absolument nul, comme une dépense inconsidérée. J'en appelle sans crainte aux honorables députés des circonscriptions riveraines du Nouveau-Brunswick, indépendamment de leurs attaches politiques, pour corroborer ce que je viens d'affirmer.

Je reviens à la question : Toute dépense est-elle recommandable ? Non, il faut qu'elle soit utile et qu'elle produise des résultats. Je vais prouver par la bouche d'une personne amie du Gouvernement—et je regrette que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) ne soit pas à son siège pour en prendre connaissance—qu'un crédit voté par le Parlement n'a pas été dépensé comme il devait l'être. L'honorable député de Digby (M. Copp), était de passage à Saint-Jean il y a peu de jours. Il y vient souvent et nous le rencontrons toujours avec plaisir. Un des journaux de la ville l'a envoyé interviewer relativement aux pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et voici ce que nous trouvons dans le "Daily Telegraph," de Saint-Jean, en date du 18 octobre 1906. Il dit :

> La pêche n'est pas aussi bonne que l'année dernière; de fait, le rendement a beaucoup diminué en ces derniers temps, et cette baisse se fait surtout sentir depuis deux ou trois ans. Toutes les pêcheries de l'Amérique du Nord s'en ressentent et c'est fort regrettable.

J'appelle l'attention de l'honorable premier ministre (M. Laurier) sur ces paroles, vu l'absence de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur). Mais ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur. L'honorable député de Digby (M. Copp) a ajouté :

> La cause en est, a-t-il dit, que les crédits votés pour la protection et la conservation des pêcheries ne sont pas dépensés comme ils devraient l'être.

Ceci me reporte à mon autre question : toute dépense est-elle recommandable ? Non, à moins que ce soit dans un but utile et susceptible de produire des résultats. Est-il bien permis au Parlement de voter des crédits pour les pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et des Provinces maritimes, quand ces crédits ne sont pas dépensés convenablement ? Je prétends que les dépenses de ce genre sont extravagantes et constituent une vigoureuse dénonciation du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai pris une note au sujet du bateau l'"Arctic." Cette note m'a été suggérée par une remarque tombée de la bouche d'une personne parlant au nom du Gouvernement et qui a dit que cette dépense était peu de chose dans les millions que l'Etat perçoit et dépense chaque année, qu'elle était un bien petit item, méritant à peine que les législateurs s'en occupent. Mais, monsieur, il y a un principe en jeu. Ce principe est que les deniers publics ne doivent être dépensés que par voie de concurrence et d'adjudications publiques. Voici un échantillon de ce qui s'est passé l'année dernière au comité de l'"Arctic." Je faisais partie de ce comité. Il ne s'agit pas d'un fort montant, il est vrai, mais il a sa morale et son histoire, et je le cite à l'appui du principe que je défends. Le comité découvrit que le Gouvernement avait payé le pemmican $1.25 la livre. Il assigna un expert pour dire au comité et, par la voie du comité, à la Chambre et au public, combien se vendait cet article sur le marché. Eh bien, l'on me refusa le privilège d'interroger ce témoin sur le prix qu'on aurait dû payer. Le témoin faisait partie d'une maison des plus recommandables, et il donna par la suite son affidavit, dans lequel il déclarait que le pemmican valait au plus 35 cents la livre. C'est peu de chose si vous voulez, mais je discute un principe et j'essaie de l'imposer à l'attention de la Chambre.

Je suis content de certaines déclarations que le Gouvernement, sur l'avis de mon honorable ami, a placées dans le discours de Son Excellence. N'eut été une ou deux de ces déclarations, je me serais abstenu, monsieur, de prendre part à cette discussion. C'est un fait généralement connu que je faisais partie, l'année dernière, du comité spécial qui s'est occupé des affaires d'élections, que ce comité s'est assemblé tous les jours, recueillant de précieuses informations et qu'il était d'accord sur plusieurs principes qui devaient trouver corps dans un projet de loi, lorsque le temps serait venu d'ébaucher celui-ci avant de le placer dans les statuts.

L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) faisait également partie de ce comité, tout comme l'actuel juge en chef du Canada, jusqu'au moment où il fut promu à la magistrature, et je demande à mon très honorable ami de s'assurer, lorsqu'il soumettra à l'étude les dispositions de sa loi d'élections, que beaucoup des principes que le comité a adoptés d'un commun accord soient respectés dans le projet de loi qu'il se propose de soumettre prochainement à l'étude et, je crois, à la sanction de la Chambre.

L'honorable premier ministre ayant trouvé qu'il était devenu nécessaire de prendre des mesures pour enrayer la corruption dans les élections, ce fait même prouve qu'il reconnait la gravité de la situation et explique la raison d'être de sa loi remédiatrice. Je crois que les députés bien pensants des deux côtés de la Chambre s'accordent sur la nécessité d'adopter une loi sévère pour empêcher la répétition de certains incidents qui ont, j'allais dire scandalisé, depuis quelques mois, le sens moral de la population canadienne. J'approuve en grande partie ce qu'a dit l'honorable premier ministre. L'ho-

norable chef du Gouvernement a dit qu'il croyait qu'en présence de la preuve établie devant les tribunaux, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman) avait agi sagement en remettant son mandat de représentant de la ville de London au Parlement. Je partage l'opinion de l'honorable premier ministre, mais, monsieur l'Orateur, l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth), si son discours a été rapporté correctement, aurait déclaré récemment qu'il ne voyait pas pourquoi l'honorable ministre des Travaux publics devrait démissionner, une différence d'opinion, apparemment, entre le premier ministre de la couronne, le chef du Gouvernement et le ministre de la Justice. Permettez-moi d'ajouter, monsieur, que ce n'est pas la première fois que nous constatons de tels désaccords entre l'honorable premier ministre et le ministre de la Justice.

Pour les fins de mon raisonnement, je mentionnerai particulièrement trois procès en invalidation d'élection et probablement quatre. Ces procès ont occupé considérablement l'attention du public canadien dans les journaux ou autrement depuis quelque temps. D'abord, le procès de M. Gallery, puis, la pétition en invalidation dans la circonscription de Shelburne-et-Queen's et celle de London ; je parlerai probablement, pour des motifs spéciaux, du procès en invalidation de l'élection d'Halifax. Nous savons que le procès de M. Gallery est passé par tous les tribunaux. Des juristes habiles se sont prévalus des subtilités et du mécanisme de la loi, pour retarder le procès. Il ne s'agissait pas seulement d'invalider l'élection, mais de priver de ses droits civils et politiques la personne qui, à ce moment, avait conduit le drapeau libéral à la victoire. Je regrette à certain point de vue l'issue du procès dans la circonscription de Shelburne-et-Queen's. Je regrette que cette issue n'ait pas été aussi honorable qu'elle aurait dû sous le rapport de l'honnêteté. On fit surgir des obstacles, mais je n'ai rien à dire personnellement contre mon ami l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Je parle entièrement ou je parlerai entièrement d'après la preuve. J'en appelle à l'honorable chef du Gouvernement et je tâche d'en appeler également à tous les députés sans distinction. Je dis que l'on fit surgir des obstacles à toutes les phases du procès pour retarder la procédure et empêcher le jugement. Je suppose qu'aux termes de la loi, les avocats de l'honorable ministre des Finances avaient le droit d'employer tous ces moyens, mais je mentionne le fait afin que plus tard, quand nous serons appelés à légiférer sur cette question, nous pourrons statuer de telle sorte qu'à l'avenir la procédure soit plus expéditive, et j'espère que la loi projetée parera à cette difficulté. J'ai ici copie de la déposition que l'honorable ministre des Finances a donnée le 24 janvier de cette année, devant M. le juge Meagher. Je crois qu'il est nécessaire que j'y réfère, brièvement, simplement pour donner un aperçu de la preuve relative aux dépenses effectuées pendant l'élection de 1900. Lorsque l'avocat pressait l'honorable ministre des Finances de questions au sujet de ces dépenses, le ministre répondait chaque fois :

Mon avocat me conseille de ne pas répondre.

Je lis la déposition de l'honorable M. Fielding :

Q. Voulez-vous me dire si, après l'élection de 1900, vous avez reçu ou si l'on vous a parlé de comptes d'élection impayés ?

On s'oppose à la question parce que tous les frais de l'élection de 1900 ont été supprimés de la pétition en invalidation.

Et plus loin:

Q. Avez-vous reçu après l'élection de 1900, des notes impayées ?—R. Je refuse de répondre.

Q. Dans les trois mois qui ont suivi l'élection de 1900, avez-vous reçu des factures impayées ?—R. Je ne me rappelle pas la date exacte à laquelle je les ai reçues. J'ai en effet reçu des factures, mais aucune d'elles relatives à l'élection suivante. Oui, j'ai reçu des factures peu après l'élection de 1900.

Q. Qui vous les a présentées ?—R. Mon avocat me conseille de ne pas répondre.

Q. Quand les avez-vous payées ?—R. Je les ai payées peu après l'élection.

Q. Combien de comptes vous a-t-on présentés ?—R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre à cette question.

Sa Seigneurie : Je ne pense pas pouvoir faire autrement que d'en informer le tribunal.

Q. Quelle somme avez-vous payée ?—R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre.

Q. Combien vous a-t-on adressé de comptes séparés ?—R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre.

Q. Qui vous a présenté ces réclamations ?—R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre.

Q. Certaines de ces réclamations venaient-elles de quelqu'une des personnes que vous avez désignées comme de vos partisans dans l'élection de 1904 ?

Question très légitime, à mon avis, monsieur l'Orateur.

R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre.

Q. Vous refusez de nous dire l'emploi qu'on voulait faire de ces sommes ?—R. Je fais la même réponse que précédemment.

Q. Quel en était le chiffre ?—R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre.

Q. Qui vous a présenté cette réclamation?—R. Je m'en tiens à ma réponse antérieure.

Q. Vous refusez de nous dire à peu près le montant ?—R. Je m'en tiens à ma réponse.

Et ainsi de suite jusqu'à ce que son avocat, l'honorable M. Drysdale, eût déclaré :

Je lui ai conseillé de ne pas répondre.

Sa Seigneurie déclara alors que, à son avis, la question était opportune, et l'interrogatoire se poursuivit en ces termes :

Q. Après avoir entendu le juge, refusez-vous toujours de répondre ?—R. Sur le conseil de mon avocat, je refuse de répondre.

M. BERGERON : Qui était le juge ?

M. STOCKTON : Je ne sais trop qui était le juge. Or, je regrette que cet état de choses existe. Je ne dirai pas un seul mot à l'encontre de la réputation de l'honorable ministre des Finances ; mais je regrette, dans son propre intérêt, que de telles déclarations aient été consignées dans le dossier. Examinez, maintenant, les témoignages relatifs aux sommes versées entre les mains de M. Farrell, président de l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse. Voici un extrait du témoignage du ministre des Finances :

M. Farrell m'informa que certains frais d élection n'avaient pas encore été soldés, et qu'il désirait savoir si je me proposais de les solder. J'hésitais à le faire, et je l'en informai. Après réflexion, je résolus de solder ces frais. Je me dis qu'il serait mesquin de laisser m s amis du comté solder eux-mêmes ces frais. C'est avec beaucoup de répugnance que je consentis à payer la somme ind quée par lui. M. Farrell affirma que cette somme était due, et j'en fis la remise. Je ne lui demandai pas comment ces sommes avaient été dépensées ni à qui elles étaient dues.

Q. A quel chiffre s'élevait ces sommes ?—R. Objection.

Leurs Seigneuries décident que le chiffre en jeu n'a rien à faire avec la preuve d'agence.

Ce qui précède est un extrait de l'interrogatoire dans la cause de Queen-Shelburne, et le premier ministre devra en conclure, je pense, qu'il est nécessaire d'édicter quelque nouvelle loi pour la conduite des élections dans notre pays. Je ne veux attaquer aucunement la réputation du ministre des Finances, mais on affirme que M. Farrell, président de l'assemblée législative, avait remis à peu près $600 à M. John F. Seldon, comme les témoignages l'établissent, et celuici répartit cette somme entre deux centres, Kent et Caledonia. Or, il se trouve que cet arrondissement compte à peu près 600 électeurs. Et si vous admettez que 10 pour 100 des électeurs de cet arrondissement étaient susceptibles d'être corrompus, cette somme représenterait à peu près dix dollars par vote, le prix courant payé dans l'élection de London. Voici un extrait du témoignage de M. Seldon :

Q. Avez-vous quelque objection à nous dire de qui vous avez obtenu cette somme de cent dollars que vous avez payée à Henry Tupper? —R. De M. E. M. Farrell.

Q. E. M. Farrell est le représentant du comét de Queen à la législature locale ?—R. Oui.

Q. Il était président de l'assemblée législative dans le temps?—R. Je n'en sais rien.

Q. Il a été le représentant du comté de Queen à la législature locale durant nombre d'années ?—R. Oui.

Q. Combien vous a-t-il remis en tout?—R. Je ne saurais dire au juste; à peu près cinq cents dollars, entre cinq cents et six cents dollars probablement.

Q. Pas plus que cela?—R. Non, je ne pense pas que ce soit plus que cela.

Q. Quand avez-vous reçu cette somme de Farrell ?—R. Peu de temps, peut-être une semaine, avant l'élection.

Or, nous disons et avec vérité probablement, que le ministre des Finances a agi d'une manière quelque peu chevaleresque en payant des comptes d'élection qu'il ne se croyait pas tenu de payer, mais qu'il ne voulait pas laisser à la charge des partisans qui avaient provoqué ces frais à l'occasion de son élection. Mais il y a encore ceci à dire à ce sujet,—et je suis parfaitement convaincu que l'honorable ministre des Finances n'y a pas songé,—c'est qu'en agissant de la sorte il se rendait coupable d'un délit justiciable du jury et qu'il aurait pu être, en conséquence, cité en justice si les délais n'avaient pas été expirés. Quant à moi je signale ces faits à l'attention de la Chambre, en vue de lui faire bien comprendre l'opportunité qu'il y a pour nous de légiférer sur la question. Nous sommes sur le point de remettre à l'étude les lois régissant les élections et nous avons intérêt à adopter à cet égard des mesures efficaces, radicales et d'application rapide.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

M. STOCKTON : Lors de la suspension de la séance, j'en étais à faire quelques remarques au sujet de l'élection de Queen-Shelburne. Je me contenterai d'ajouter pour le moment que M. Farrell, dont j'ai parlé, jugea qu'un petit voyage à l'étranger pourrait lui faire du bien, et il ne remit pas les pieds au Canada tant que le procès ne fût pas terminé. J'ai déclaré également que le très honorable premier ministre avait fait certaines déclarations qui me paraissaient très justes, tandis que d'autres me paraissaient inacceptables. Il est possible qu'il ne fût pas sérieux dans la circonstance, et qu'il aurait parlé d'une manière plus grave s'il avait soupçonné qu'un seul de ses partisans même les plus fougueux et les moins pondérés pourraient se tromper sur le véritable sens de ses paroles. Je songe particulièrement en ce moment à l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) et à celui d'York-centre (M. Campbell). Le très honorable premier ministre a déclaré virtuellement qu'avec les loups il fallait hurler.

Voici en quels termes il s'est exprimé :

Je n'en sais trop rien, mais M. Gibbons nous a dit que les amis de M. Hyman, ayant remporté deux élections dans des conditions irréprochables, et s'étant vus priver du fruit de leurs efforts par suite des manœuvres injustes et illégales de leurs adversaires, en étaient venus à l'opinion qu'il fallait combattre le diable avec ses propres armes. Il ne pou-

vait y avoir grand mal pour les grits à combattre l'ennemi par ses propres moyens. Chose qui me paraît étrange, il semblerait que les tories ont toujours le droit de se servir des armes du diable. On pourrait croire que cela leur est naturel.

Ce sont des salamandres, sans doute.

Que l'occupation leur plaît; qu'ils peuvent s'y livrer impunément. Mais arrive-t-il à un pauvre grit égaré de les imiter, il s'y brûle les doigts à tout coup.

Si c'est un badinage que le très honorable premier ministre a voulu faire dans cette circonstance, je n'ai pas un mot à dire ; mais s'il était sérieux, je dois assurément protester ; car je considère que, le cas échéant, il ne s'est aucunement rendu compte de la gravité de la situation où se trouve aujourd'hui le peuple canadien. Le problème que nous avons à résoudre me semble être des plus sérieux, et je suis persuadé que le très honorable premier ministre partage mon avis à cet égard. Il est une autre observation du très honorable premier ministre que j'approuve entièrement. Voici ses paroles :

Les infractions qui ont été mises au jour récemment sont loin d'avoir toutes la même gravité. C'est mal que de corrompre un électeur, mais il est encore beaucoup plus mal de détourner des bulletins de vote; et quelle que soit la répulsion que nous inspire la corruption et le corrupteur, on ne saurait les mépriser à l'égal de celui qui détourne les bulletins de vote. Et quant à modifier a loi, nous devrons la faire des plus radicales et décréter les peines les plus vigoureuses pour quiconque cherche à détourner les bulletins de vote.

J'approuve cette déclaration du très honorable premier ministre et le public l'approuvera également. J'en arrive à l'examen de certains faits qui ont été mis au jour par l'enquête au sujet de la troisième contestation d'élection dont j'ai parlé, celle de London. Les circonstances en sont encore présentes à l'esprit du peuple, et il est inutile que je m'y arrête longuement. Mais dans cette circonstance, monsieur l'Orateur, il n'y avait pas eu seulement achat de votes ; il y avait eu également vol éhonté de bulletins. Et ce sont les paroles par lesquelles le très honorable premier ministre a condamné ces agissements, ce sont ces paroles, dis-je, que j'approuve de tout cœur.

Quant à la substitution de bulletins, tous admettront que c'est là un crime qu'il importe de réprimer d'une manière impitoyable. Dans un pays comme le nôtre, il faut le scrutin secret et un relevé honnêtement fait des bulletins. Si l'une de ces conditions fait défaut, l'élection est un leurre et une farce. Il ne saurait y avoir qu'une voix pour demander que le scrutin soit secret et le relevé exact ; et il faut que l'électeur qui dépose son bulletin entre les mains du secrétaire du scrutin ait l'assurance que ce bulletin aura l'effet qu'il veut lui donner.

M. STOCKTON.

Il est une autre disposition qu'il serait important d'insérer dans la loi, et c'est que le candidat ne devrait pas être à même de nommer les présidents de scrutin. J'ai ici pour m'appuyer un article publié dans un journal de Toronto, à tendances libérales, et qui soutient le Gouvernement actuel. Dans cet article on tient le Gouvernement responsable des manœuvres corruptrices auxquelles on a eu recours dans les élections, et cela en raison du contrôle insuffisant que l'on exerce à l'égard des présidents de scrutin. Qu'on me permette de lire cet article, paru dans le "Star" de Toronto, journal libéral, si je ne me trompe, et que je trouve reproduit dans le "Daily Telegraph" de Saint-Jean, à la date du 29 octobre dernier :

Le Gouvernement du jour doit être uniquement tenu responsable de la conduite des fonctionnaires électoraux, présidents d'élection, et présidents de scrutin. Il est en mesure d'exiger que ces fonctionnaires soient gens de bonne réputation, de la même manière qu'il exige des garanties d'honnêteté chez les postiers.

Il est en mesure d'exiger que le président d'élection maintienne son indépendance et refuse d'en passer par ce que lui diront les politiciens et comités chargés de la conduite des élections. Le Parlement a des attributions suffisantes pour le mettre en mesure de faire disparaître d'une manière à peu près complète les fraudes et manipulations de bulletins.

Le Gouvernement est aussi à même de mettre un terme à la corruption pratiquée par le parti au pouvoir, quand il cherche à gagner des votes en promettant d'affecter une somme de deniers publics à l'exécution de certains travaux. Il ne suffit pas qu'un ministre puisse dire que personnellement il ne fait pas semblables promesses. Il est tenu de s'en laver les mains, non pas en termes généraux, mais en termes précis, et aujourd'hui même dans Bruce-nord. Qu'en toute circonstance il déclare que le Gouvernement traitera Brucenord avec justice, quelle que soit l'attitude de cette circonscription à l'égard du ministère. Rien ne l'empêche de déclarer que le Gouvernement respecte l'indépendance des électeurs de Bruce-nord et ne cherchera pas à y porter atteinte par des menaces ou des présents. Rien ne l'empêche de déclarer que les ministres sont les serviteurs et mandataires du peuple et n'ont pas le droit d'appliquer les fonds qui leur sont confiés à corrompre les électeurs. Rien ne l'empêche de répudier tous ceux qui cherchent à faire commettre par le Gouvernement de tels abus de confiance et de telles atteintes aux libertés populaires.

Le public est fatigué des généralités et des platitudes qu'on lui débite au sujet de la corruption. Il voudrait qu'on lui parle avec netteté et qu'on passe des paroles aux actes. Le Gouvernement actuel, principal détenteur de l'autorité publique, est celui qui doit le premier donner l'exemple. Si l'on peut mettre fin aux fraudes et aux falsifications de bulletins, si l'on impose silence à ceux qui invitent les électeurs à voter pour le Gouvernement en retour de l'affectation de deniers publics à certaines fins, ce sera là un bon commencement, on aura donné là un bon exemple. C'est

alors qu'on pourra s'occuper de ces adversaires qui sont "tout aussi corrompus", et de ces électeurs sans conscience que les politiciens aiment à tenir responsables de leurs propres faiblesses et de leurs propres chutes. Que chacun fasse son devoir et toute corruption cessera. Que chacun de nous insiste auprès des chefs de son parti pour qu'ils donnent le bon exemple.

Je prie le très honorable premier ministre de méditer ces courageuses paroles. Elles énoncent un principe politique juste ; et elles sont aussi, dans une certaine mesure, un acte de mise en accusation du Gouvernement actuel pour avoir nommé des présidents de scrutin qui, comme on l'a établi sous serment devant les tribunaux, ont abusé de la confiance qu'on avait placée en eux et ont fait un usage frauduleux de ces bulletins.

Un mot, maintenant, d'un certain document que ces messieurs de la droite nous ont lu plus d'une fois. On l'a caractérisé ici de document apocryphe, et il n'est pas de député de la droite qui ne sache que ce document n'est pas authentique. Il n'est pas un seul membre respectable parmi eux qui ne rougisse à la pensée qu'on se sert de pareils moyens pour la défense du parti. Il a été établi que ce document est, comment dire, l'œuvre d'un péché. Ce n'est que de date récente qu'on l'a mis au jour. C'est l'enfant trouvé d'un ou de deux des honorables député de la droite, qui l'ont traîné en cette Chambre, en vue de porter atteinte à la réputation du parti politique dont j'ai l'honneur d'être membre. Est-il bien nécessaire, monsieur l'Orateur, que les députés de l'un ou de l'autre parti aient recours à des tactiques dont l'effet est de déshonorer et de ravaler notre vie publique ? Ne devrions-nous pas plutôt, pleins du sentiment de la responsabilité qui pèse sur nos épaules, suivre une ligne de conduite propre à relever le ton de la vie publique au Canada ?

On a affirmé que c'était là virtuellement un document apocryphe. Et, pourtant, en dépit de cette affirmation, on en a fait de nouveau la lecture dans cette enceinte, dans le but de nuire le plus possible au parti conservateur. Or je dis qu'il faut à tout prix commencer par mettre un terme aux détournements, aux manipulations frauduleuses et aux suppressions de bulletins. Tout honnête homme, quelles que soient ses accointances politiques, ne saurait être hostile à une telle mesure ; tous les hommes honorables de l'un et l'autre parti doivent se donner la main pour atteindre cette fin. Vous n'avez pas le droit de considérer ces actes de canaillerie comme s'ils étaient la simple manifestation d'aptitudes supérieures. Il paraîtrait que, lors de l'élection de Hastings, on fit venir un individu de Chicago, spécialement dans le but de dépouiller les citoyens de cette partie du Canada du libre exercice de leur privilège d'électeurs. Se trouvera-t-il un seul homme honorable, respectable, pour défendre une telle ligne de conduite ? Courons sus à ces coquins, traînons-les devant les tribunaux, et faisons promettre au très honorable premier ministre qu'une fois ces gens envoyés en prison, on les y laissera jusqu'à l'expiration de leur peine. Je ne dirai que fort peu de chose pour le moment au sujet de l'élection de London. Il n'est pas un seul homme politique respectable, je le sais, qui n'ait compris que l'effet de ces révélations a été de porter une sérieuse atteinte à la stabilité de nos institutions publiques. Je suis persuadé qu'il se trouve dans les deux partis des hommes disposés à coopérer à l'adoption d'une loi qui rendrait impossible la répétition de ces actes à l'avenir. Maintenant, que pouvons-nous faire de plus en vue de faciliter la mise au jour et la punition des fraudes en matière électorale ? Les lenteurs de la justice sont proverbiales. Je m'en vais dire un mot de la contestation d'Halifax, non pas en vue de discuter cette affaire quant au fond, mais afin de donner à la Chambre un exemple des lenteurs qui peuvent se produire dans les causes de cette nature. Voici l'historique complet, si je ne me trompe, de la cause de Hetherington contre Roche, député d'Halifax. C'est un bel exemple de l'efficacité de notre loi régissant les élections :

13 décembre 1904 : Dépôt de la pétition pour la contestation de l'élection de William Roche. Dix-huit jours plus tard,

31 décembre 1904 : Production des objections préliminaires à l'encontre de cette pétition. Six mois plus tard,

7 juillet 1905 : M. le juge en chef Weatherbe rend jugement renvoyant les objections préliminaires. Il s'écoule encore cinq mois, et le

28 novembre 1905 : L'appel de la décision du juge en chef Weatherbe renvoyant les objections préliminaires est entendu devant la cour suprême du Canada.

1er décembre 1905 : Règlement définitif du texte du jugement de la cour suprême du Canada confirmant la décision du juge en chef Weatherbe.

Puis, il ne se fait plus rien jusqu'au 20 janvier 1906, date à laquelle M. le juge Meagher émet une ordonnance fixant au 30 février l'interrogatoire du défendeur, et le 7 février 1906, l'avocat du défendeur présente une motion priant la cour en séance de renvoyer la pétition, en raison de ce que les délais n'étaient pas encore expirés ; et le 13 février l'avocat du défendeur revient à la charge et demande la remise au 16 février de l'interrogatoire du défendeur, attendu que la cour suprême n'a pas encore rendu jugement sur la motion demandant le renvoi de la pétition ; et la demande est accordée. Il y avait alors juste quatorze mois qu'on avait déposé la pétition primitive demandant que l'élection du défendeur fût annulée et celui-ci déclaré inéligible. Le 16 février 1906, l'avocat du défendeur demande la remise de l'interrogatoire au 27 mars, la cour suprême

n'ayant pas encore rendu jugement sur la motion concluant au renvoi de la pétition.

Le 27 mars 1906, l'avocat du défendeur demande une troisième remise de l'interrogatoire, cette fois au 27 avril, la cour n'ayant pas encore rendu jugement sur la motion concluant au renvoi de la pétition, la demande est accordée ; et le 20 avril 1906, la cour en séance rend jugement et déboute le défendeur de sa demande de renvoi de la pétition. Le 27 avril 1906, le défendeur ne comparaît pas en conformé de la citation, et l'interrogatoire est ajourné *sine die*.

Le 17 juillet 1906, après un an et sept mois de formalités préliminaires, on commence enfin l'instruction de la cause, en vue de faire annuler l'élection du défendeur et de faire déclarer celui-ci inéligible ; et l'avocat du défendeur conteste la juridiction du tribunal dans l'espèce.

Le 18 juillet 1906, les juges maintiennent l'exception déclinatoire du défendeur, et dix semaines plus tard, le 4 octobre 1906, la cour suprême du Canada réforme la décision de ces juges, maintenant l'exception déclinatoire du défendeur, et fixant une nouvelle date pour l'audition de la cause ; et le 22 octobre 1906, le texte du jugement rendu en appel par la cour suprême du Canada est définitivement établi.

Le 15 novembre 1906, M. le juge Townsend émet une ordonnance fixant au 17 novembre l'interrogatoire du défendeur.

Le 17 novembre 1906, le défendeur ne comparaît pas, au mépris de l'ordonnance, et son avocat déclare par écrit qu'il ignore où se trouve le défendeur.

Près de deux ans se sont écoulés depuis qu'on a pris la première procédure, et apparemment on n'est pas plus près que le premier jour de faire l'instruction de ce procès.

Ce que je voudrais bien faire reconnaître à la Chambre, au ministre de la Justice (M. Aylesworth), et à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), c'est qu'en présentant une proposition de loi de cette nature, il faudrait établir en même temps une procédure simple, expéditive, claire et qui ne se prête pas à des lenteurs et à des atermoiements comme ceux que j'ai signalés. L'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) a fait allusion, hier soir, à une élection qui a eu lieu dans le comté de King, province du Nouveau-Brunswick, et dans laquelle le membre actuel de Toronto-nord se trouvait candidat. L'honorable député donne à entendre assez clairement que la conduite de l'honorable député de Toronto-nord dans cette circonstance a été répréhensible, peu honorable. L'honorable député du Cap-Breton ne sait-il donc pas que la fausseté de cette histoire a été clairement établie, il y a nombre d'années ? Ne sait-il donc pas, ou est-ce chez lui un parti pris d'ignorer, qu'une histoire semblable avait été racontée dans un journal libéral de la ville de Saint-Jean, et que ce journal dût se rétracter et faire amende honorable. Néanmoins, l'honorable député ressuscite cette vieille histoire, et en fait le sujet d'un nouvel acte d'accusation contre l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je ne fais que rendre justice à celui-ci en m'exprimant ainsi, et je parle en connaissance de cause. Et puisque l'honorable député tient à remettre sur le tapis les faits relatifs aux élections dans le comté de King, province du Nouveau-Brunswick, je lui conseillerai de pousser ses recherches un peu plus avant et de donner à la Chambre des renseignements au sujet de ce qu'on appelle les fraudes d'élection de Rothesay, par le moyen desquelles, en un seul jour, ou en une seule nuit, quatre cents noms furent rayés de la liste de la paroisse de Rothesay, située dans un rayon de dix ou douze milles de la ville de Saint-Jean. C'est par pur accident que ces fraudes furent mises au jour ; la cause fut portée devant la cour suprême du Nouveau-Brunswick, et l'élection fut annulée parce qu'elle était le résultat de manœuvres corruptrices.

Je n'impute pas un tel acte de canaillerie au parti libéral tout entier, mais ce sont des membres de ce parti qui s'en sont rendus coupable ; et j'ajouterai qu'un ou deux des hommes impliqués dans cette affaire sont à l'heure qu'il est fonctionnaires du gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick. Voilà quel a été leur châtiment. La liste ne put être utilisée, mais la preuve de la fraude perpétrée dans cette circonstance fut établie devant la cour plénière de la province du Nouveau-Brunswick.

Je ne dirai qu'un mot ou deux à l'égard des observations faites par l'honorable député de York-centre (M. Campbell). Je suis heureux de le voir à son siège et j'ose dire que personne en cette Chambre n'a écouté sa péroraison avec plus de plaisir que moi. Il affirme que M. Smith, William D. Smith, ayant dépensé, pour les fins d'une élection dans Ontario-sud, la somme de mille deux cents dollars, l'affaire fit grand bruit dans la contrée. Or, on nous a informé en mainte occasion, ces années dernières, que tout se développe sous le régime institué par l'honorable premier ministre ; et une dépense de mille deux cents dollars ne serait guère considérée suffisante pour assurer le succès d'une élection ou d'aucune autre affaire d'intérêt public.

L'honorable député (M. Campbell) a, en outre, fait allusion au fait que, dans plusieurs comtés, on a marqué de signes extérieurs ou maculé nombre de bulletins de vote, mais il a omis de nous dire en faveur de quel candidat ces bulletins ont été déposés, ou comment on les avait maculés. Il serait intéressant d'apprendre de la bouche même de l'honorable député si tous les bulletins de vote ainsi falsifiés avaient été déposés dans l'urne électorale, au bénéfice du candidat libéral. Mon honorable collègue est muet sur cette question.

M. CAMPBELL : De quelle élection s'agit-il ?

M. STOCKTON : De celle-là même dont vous parlez.

M. CAMPBELL : Il a été question de plusieurs élections, dans mes remarques.

M. STOCKTON : Lorsque mon honorable collègue reviendra sur cette question, qu'il soit donc plus explicite et qu'il nous indique le nombre debulletins de vote ainsi falsifiés et maculés, tant au détriment du candidat libéral que du candidat conservateur.

L'honorable député a fait allusion à un livre d'origine américaine ; mais il ne nous a rien appris ni sur les matières contenues dans ce livre ni sur sa nature ; seulement, il a cherché à créer dans l'esprit de la députation l'opinion que ce livre est similaire à la brochure dont il nous a cité des extraits. Toutefois, il s'est bien donné garde d'affirmer carrément et explicitement la chose. Je tombe d'accord avec mon collègue sur une ou deux questions qu'il a développées. Il me pardonnera bien, toutefois, si je lui fais observer qu'il a été illogique dans l'expression de quelques-unes de ses opinions. Ainsi, à son avis, la majorité des électeurs canadiens ne se laissent point corrompre, en temps d'élection ; puis, sans perdre haleine, voilà qu'il affirme que les conservateurs, qui constituent la moitié de la population, mériteraient d'être condamnés à la prison. S'il en est ainsi, que devient cette intégrité, cette sincérité des opérations électorales dont il est question dans la première partie de sa phrase ? Je ne tiens pas à revenir sur le passé. Je ne voudrais pas donner trop de développements à cette partie du débat. Voici, toutefois, une brochure où il est question d'une élection qui eut lieu, il y a quelques années, dans la ville de London, élection qui a obtenu une certaine notoriété, par suite de certaines révélations qui sont du domaine de la publicité. J'emprunte à cette brochure une simple phrase, dont l'auteur est un adhérent du parti libéral, et ces paroles sont aujourd'hui consignées dans les archives des tribunaux d'Ontario. Je cite :

Allons John, venez nous aider à combattre la corruption électorale. Nous avons beaucoup d'argent; venez sans retard.

Voilà un singulier moyen de combattre la corruption, au cours des élections, et cependant c'est là une affirmation qui a été attestée sous la foi du serment et qui est consignée dans les archives d'un des tribunaux de juridiction supérieure de l'Ontario. J'en suis convaincu, ces années dernières, mon honorable collègue a modifié ses opinions à cet égard et sur d'autres questions ; mais j'ai sous les yeux le texte de certaines paroles qu'il a prononcées ou dont on lui attribue la paternité—et cela au club national en 1877. Je cite :

C'est surtout sur la justice de votre cause que vous devez vous appuyer.

J'abonde pleinement dans ce sens. Voilà la bonne doctrine.

Cependant, l'expérience m'a appris qu'il me faut pas négliger ces expédients humains qui sont absolument essentiels à la victoire.

Sans doute, je laisse à mon honorable collègue l'interprétation qu'il entend donner aux mots "expédients humains." Je m'abstiens de leur donner une interprétation quelconque. Le Gouvernement, je l'espère, sera en mesure de saisir la Chambre d'un projet de loi bien élaboré et draconien, afin de réaliser la réforme que tous les hommes publics dignes de ce nom, sans distinction de partis, appellent de tous leurs vœux. Dans l'étude de cette question, il faut savoir se dépouiller de tout esprit de parti. Pour mon propre compte, je dois le déclarer au chef du Gouvernement, je n'entends point envisager la question au point de vue de la politique des partis. L'année dernière, cette question a été débattue au sein de notre comité spécial, et si le premier ministre veut bien s'en référer au ministre de la Justice, qui figurait dans ce comité, celui-ci lui dira qu'il n'y existait, pour ainsi dire, pas de divergence d'opinions à l'égard de l'œuvre à accomplir dans le but de combattre ce fléau de la corruption au cours des élections au pays. Nous ne saurions tolérer plus longtemps pareil état de choses. Les regards du monde entier sont fixés sur nous. On se demande quelle attitude nous allons prendre à cet égard. En certains pays, c'est à coups de boulets qu'on gouverne la multitude, tandis que, au Canada, c'est par le bulletin de vote ; mais il faut le scrutin secret et un recensement sincère. Nous réussirons ainsi à effacer l'opprobre et la souillure infligés à la vie publique du Canada par les révélations qui se sont produites devant les tribunaux, au cours des derniers mois.

(La motion de M. Pardee, tendant à la présentation d'une adresse au Gouverneur général, est adoptée.)

Sir W. LAURIER propose :

Que ladite adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui font partie du conseil privé.

(On adopte la motion).

FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Sir W. LAURIER propose :

Que cette Chambre se constitue en comité jeudi prochain, pour prendre en considération la proposition d'accorder des subsides à Sa Majesté.

FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION DES VOIES ET MOYENS.

Sir W. LAURIER propose :

Que cette Chambre se forme en comité, jeudi prochain, pour prendre en considération la

proposition de discuter les voies et moyens des subsides à accorder à Sa Majesté.

La motion est adoptée.

COMMISSION DE L'ECONOMIE INTERNE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER remet un message de Son Excellence, le Gouverneur général, et le dit message est lu par M. l'Orateur comme suit :

Bureau de l'hôtel du gouvernement,
Ottawa, 24 novembre 1906.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes copie d'un procès-verbal approuvé du conseil nommant l'honorable William Stevens Fielding, ministre des Finances, l'honorable Louis Philippe Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable William Paterson, ministre des Douanes, et l'honorable Henry Robert Emmerson, ministre des Chemins de fer et des Canaux, pour agir avec l'Orateur de la Chambre des communes, comme commissaires pour les fins et en vertu des dispositions du chapitre 13 des Statuts Revisés du Canada : " Acte concernant la Chambre des communes ".

PRESENTATION DE RAPPORTS.

Comptes publics du Canada pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1906.

Le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries.—Sir Wilfrid Laurier.

Les relevés du commerce et de la navigation.—Sir Wilfrid Laurier.

Le rapport du directeur général des Postes.—Sir Wilfrid Laurier.

Le rapport du département du Travail.—Sir Wilfrid Laurier.

Le rapport de l'inspecteur des poids et mesures.—L'honorable W. Templeman.

DISETTE DE COMBUSTIBLE AU NORD-OUEST.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Je demande au premier ministre s'il existe d'autres renseignements au sujet de l'affaire mentionnée, cet après-midi, par le ministre du Travail, c'est-à-dire, la situation de la grève des houilleurs à Lethbridge. C'est là une question de la plus haute importance. Le député de Qu'Appelle (M. Lake) a signalé les faits à l'attention du Gouvernement et les dernières dépêches de l'Ouest transmises à la presse indiquent que l'exposé de la situation donné par l'honorable député n'est nullement exagéré. Une dépêche adressée à l'"Evening Journal" d'Ottawa, dit :

C'est une question de vie ou de mort pour les colons qui ont à subir une température glaciale et qui brûlent du bois précieux, des branches de saule, du foin et de la paille tordus. Toutes les écoles sont fermées.

En pareilles circonstances, nous tenons à savoir s'il y a lieu de croire que les espérances du ministre du Travail puissent se réaliser et quelle attitude que le Gouvernement entend prendre à cet égard. La chose est de grande urgence. La vie des habitants de l'Ouest est en danger ; les écoles sont fermées et les gens sont obligés d'employer même leur grain comme combustible. Ni le Gouvernement, ni le Parlement, à mon avis, ne sauraient demeurer impassibles, les bras croisés, se contentant d'envisager la situation avec le calme du philosophe. Les souffrances sont intenses quand bien même la vie des habitants ne serait pas en danger, mais, apparemment ce danger menaçant existe. Cette situation a résulté d'une grève qui date du mois de mai dernier. Au cours de ces huit ou neuf mois, les efforts tentés par le Gouvernement quels qu'ils soient, par l'entremise du bureau du Travail, ont, paraît-il, abouti à l'avortement le plus complet. Il existe, dit-on, quelque espoir de conciliation, mais l'apaisement ne s'est pas encore réalisé. Le premier ministre voudrait-il bien dire à la Chambre s'il existe de plus amples renseignements et si le Gouvernement a mis à l'étude les moyens à prendre pour détourner la calamité dont sont menacées les populations de l'Ouest.

Sir WILFRID LAURIER : La dernière information reçue sur cette fort importante question est une dépêche que M. King a transmise au ministre du Travail, l'informant que les négociations sont en bonne voie et exprimant l'espoir que les directeurs de l'union approuveront la base de l'accord consenti par les patrons et les employés, et que demain peut-être l'accord sera conclu. Bien que ce soit la dernière nouvelle, pour mon propre compte, je ne voudrais pas faire preuve de trop d'optimisme ; je me contenterai d'affirmer qu'il existe de fortes probabilités que la grève aboutira à l'accord indiqué dans la dépêche en question. S'il arrive, malheureusement, que le résultat prévu et attendu n'aboutisse point, la situation deviendra plus grave que jamais. Je l'avoue franchement, je ne sais trop quelles mesures le Gouvernement devrait prendre pour trancher la difficulté. Il existe dans les provinces du Nord-Ouest plusieurs sources d'approvisionnement d'où elles peuvent tirer leur houille. Jusqu'aujourd'hui c'est aux gisements de Lethbridge qu'elles ont demandé leur houille et voilà déjà plusieurs mois que cette source leur manque. Il existe des gisements de houille en différentes parties des provinces ; il s'en rencontre dans l'Alberta, sur le parcours du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau et sur celui du chemin de fer canadien du Pacifique ; mais, cette houille, paraît-il, n'est pas utilisable pour les usages domestiques. On pourrait demander du charbon aux houillères situées sur le territoire des Etats-Unis, mais elles sont fort éloignées, et en définitive ce sont les gîtes de Lethbridge qui constituent la principale source d'approvisionnement. Actuellement, la grève n'est pas générale. Il

y a quelques mois, au début de la grève, on demanda au Gouvernement de veiller, par sa gendarmerie, à la protection des mineurs désireux de travailler, ainsi qu'à la sécurité de la propriété des houillères. Nous avons fait droit à cette demande et, à dater de ce moment, la protection de notre gendarmerie n'a pas fait défaut. Je me suis abouché avec certaines autorités du Nord-Ouest et les ai informées que nous veillerions à la police des mines en y employant tout l'effectif des corps de gendarmerie à notre disposition, qui protégerait les mineurs dans les efforts tentés pour l'exploitation des houillères. D'après les derniers renseignements qui nous sont parvenus, les houillères fournissent 500 tonnes de houille par jour. Hier, le député de Toronto (M. Osler) a révoqué la chose en doute, disant qu'à son avis la production quotidienne n'atteint guère plus de 200 à 300 tonnes par jour.

M. OSLER : Je crois que c'est 200 tonnes par jour.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne veux pas contester l'exactitude de l'affirmation de l'honorable député qui est peut-être mieux renseigné que moi à cet égard ; mais, d'après mes auteurs, la production des houillères peut s'élever à 500 tonnes par jour. Si la production des mines peut atteindre le chiffre de 500 tonnes par jour et que le service des chemins de fer soit suffisant pour la distribution de cette houille, il est possible, je crois, de parer à tout danger imminent de calamité. Mais ce n'est là qu'une partie du succès, et si les efforts que nous tentons actuellement à Lethbridge aboutissent à l'avortement, je ne sais vraiment trop quelles mesures il nous faudra prendre.

Nous serions bien aises que les députés de la gauche nous fissent part de leurs avis à cet égard ; mais, à tout événement, il est d'urgence, je crois, de veiller à assurer, au moyen de notre gendarmerie, toute la protection possible, afin que l'exploitation des mines aboutisse au succès.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, le Gouvernement serait pleinement autorisé à se charger de l'approvisionnement du charbon, dans l'Ouest, et cela afin d'empêcher toute perte de vies et les horribles souffrances qui menacent peut-être ces populations. La crise actuelle me semblerait autoriser pareille mesure.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député le comprend, la chose est bien plus facile à dire qu'à faire. Il faut des ouvriers expérimentés pour ce genre d'exploitation, et en outre, je ne sache pas que le Gouvernement ait le droit de faire pareil acte de maîtrise à l'égard de la propriété individuelle. La chose demanderait mûre délibération.

M. R. L. BORDEN : La question de juridiction pourrait surgir ; mais il n'y a que deux gouvernements qui puissent exercer leur initiative ici, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, et c'est à celui-ci que je pose la question.

Sir WILFRID LAURIER : Non, au Canada le Gouvernement ne serait pas autorisé à agir aussi arbitrairement à l'égard de la propriété individuelle. Je persiste à croire que les lois ordinaires du pays doivent suffire pour faire face à pareille crise.

M. R. L. BORDEN : Le gouvernement provincial, paraît-il, prétend que ce n'est pas à lui, mais au gouvernement fédéral qu'il incombe de prendre initiative et il se serait abouché, dit-on, avec les autorités ici.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. R. L. BORDEN : Alors les renseignements qu'on m'a donnés sont inexacts.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à neuf heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 28 novembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à deux heures.

MODIFICATION DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER, DE 1903.

L'ordre du jour appelle le dépôt :

D'une proposition de loi de M. Maclean à l'effet de modifier la loi sur les chemins de fer, de 1903.

M. W. F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur, si le ministre des Chemins de fer et des Canaux eût été à son siège, j'aurais déposé aujourd'hui une de mes propositions de loi. J'attendrai qu'il soit ici.

QUESTIONS.

ACHAT DE FUSILS.

M. BERGERON—par M. Taylor :

1. Combien le Gouvernement a-t-il acheté de fusils de la compagnie Ross, de Québec ?
2. Quel est le prix respectif des fusils n° 1 et n° 2 ?
3. Combien le Gouvernement a-t-il payé, en tout, à la compagnie Ross pour ces deux types?
4. Est-il vrai qu'après quelques jours de pratique au camp de Bisley, les Canadiens durent remplacer le fusil Ross par le Lee-Enfield ?
5. Est-il vrai que la gendarmerie à cheval est obligée d'abandonner le fusil Ross pour revenir au Lee-Enfield ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Il a été commandé 52,000 fusils, dont 20,500 ont été livrés et payés.
2. Chaque modèle coûte $25.

3. Modèle 1, $262,500. Modèle 2, $250,000.
4. Les concurrents de Bisley furent munis de fusils Lee-Enfield et de fusils Ross. Ces derniers n'ayant pas encore été distribués à la milice, bien peu de concurrents avaient eu l'occasion de s'en servir à l'exercice. A Bisley, on se servit du Lee-Enfield dans la plupart sinon dans la totalité des concours.
5. Non.

RESERVE FORESTIERE DE LA MONTAGNE RIDING.

M. W. J. ROCHE (Marquette) :

1. A-t-on prévenu certains agents des terres fédérales de la date à laquelle ils pouvaient recevoir des demandes d'inscription pour les sections paires des townships récemment extraits de la réserve de la montagne Riding ? Dans l'affirmative, quelle était cette date ?
2. Les ordres donnés à ce sujet ont-ils été retirés par la suite ? Dans l'affirmative, pour quelle raison et sur la demande de qui ?
3. Quand ces terres seront-elles ouvertes à la colonisation ?
4. Les squatters établis sur ces terres avant ou après leur mise en dehors de ladite réserve auront-ils droit de priorité en ce qui concerne leurs demandes d'inscription ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. (a) Ordre fut donné à l'agent des terres fédérales à Minnedosa d'accorder des inscriptions pour les sections paires des terres mises hors de la réserve forestière de la montagne Riding. Nous avons donné à notre agent à Dauphin un ordre semblable qu'une erreur fit envoyer à Yorkton. Cette erreur fut découverte trop tard, mais la publication d'une annonce dans les journaux n'a pas tardé à remettre les choses au point
(b) La date mentionnée était celle du 1er octobre 1906.
2. Il ne fut pas décerné d'inscription parce que l'agence de Minnedosa fut fermée le 1er octobre 1906. C'est pourquoi on ne se conforma que plus tard à l'ordre reçu.
3. Cette question est à l'étude.
4. Les fonctionnaires du département font en ce moment des investigations relativement aux droits des squatters sur les terres en question ; chaque particulier sera traité selon son bon droit.

L'ALCOOL DENATURE.

M. SAM. HUGHES demande :

Le Gouvernement se propose-t-il de faire voter une loi autorisant la fabrication de l'alcool en plus grnde quantité afin qu'on puisse l'employer comme force motrice à l'état dénaturé ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : La Chambre aura probablement à s'occuper de cette question en même temps que du budget. Elle est actuellement à l'étude.

Sir FREDERICK BORDEN.

M. SAM. HUGHES : Dans ce cas, ma question restera inscrite au feuilleton ?

L'honorable M. FIELDING : Non ; j'y ai répondu.

SALLE D'EXERCICE A LINDSAY (ONT.)

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire construire cette année une salle d'exercice convenable à Lindsay ?
2. Quand la construction devra-t-elle en être terminée ?
3. Quel en sera le coût ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Cette question étant à l'étude, je prierai l'honorable député (M. Sam. Hughes) d'attendre que le budget de la milice soit déposé ; je me ferai alors un plaisir de lui donner toutes les explications qu'il désire.

CHAMP DE TIR DANS LE COMTE DE VICTORIA (ONT.)

M. SAM. HUGHES demande :

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir et d'outiller cette année un champ de tir dans le comté de Victoria ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense ; Après examen, il a été reconnu qu'il serait dangereux d'établir un champ de tir là où on avait songé à l'installer. Nous tâcherons de trouver un endroit convenable le plus tôt possible.

MEDAILLES POUR LES SOLDATS QUI ONT FAIT LA CAMPAGNE DU NIL.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le Gouvernement a-t-il remis à l'étude la question de l'octroi de médailles aux soldats canadiens qui ont fait la campagnie du Nil ?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de récompenser de la sorte les services méritoires de ces Canadiens ?
3. Quelle objection a-t-on à décerner de telles médailles ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : A la dernière session on m'a déjà posé une question semblable. Je n'ai pas d'autre réponse à donner que celle que je donnai alors —c'est-à-dire que ces soldats ont reçu la médaille du Soudan, décernée par le gouvernement britannique, et l'étoile de bronze du khédive, mais qu'il ne leur a pas été octroyé de scrips. Le Gouvernement ne voit aucune raison de rouvrir l'affaire.

REPARATIONS A L'HOTEL DES POSTES DE TORONTO.

M. A. C. MACDONNELL demande :

1. Quelle était la date prévue au contrat relativement à l'achèvement des travaux de réparation effectués au bureau de poste princi-

pal de Toronto, travaux nécessités par l'incendie qui a endommagé l'édifice ?

2. Quel est l'entrepreneur de ces travaux et quel en est l'architecte ?

3. Quand le Gouvernement prévoit-il que ces travaux seront terminés ?

4. Le Gouvernement sait-il que si les travaux ne sont pas poussés avec plus de vigueur, on ne pourra pas se servir de l'édifice pour y faire le service postal à l'époque de Noël et du jour de l'an ?

5. Le Gouvernement sait-il que le bureau de poste provisoire est trop étroit pour qu'à pareille époque le service s'y effectue régulièrement, et que si les réparations au vieil édifice ne sont pas terminées à temps, le service postal se fera de façon à occasionner à la population de Toronto des retards, des pertes et autres inconvénients à l'époque de ces fêtes ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Les questions 4 et 5 concernant mon ministère, je crois devoir y répondre. Le ministère a reçu la lettre suivante :

Bureau du premier surintendant des Postes.
Toronto, 24 novembre 1906.

Monsieur,—J'ai la faveur de vous annoncer que le bureau de poste général de Toronto a été transporté ce jour du local provisoire, angle des rues Front et Lorne, à l'hôtel des postes, nos 36, 38 et 40, rue Adelaïde est.

Vous apprendrez sans doute avec plaisir que le déménagement s'est effectué sans occasionner le moindre retard dans le service—le départ et l'arrivée des courriers ont eu lieu aux heures régulières, et les facteurs ont fait toutes leurs tournées.

Lundi, toutes les branches du service seront en pleine activité, et le public sera admis comme par le passé dans toutes les parties de l'hôtel des postes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEORGE ROSS,
Premier surintendant.

En outre, le 26 courant, nous recevions la dépêche suivante :

Tous les services du bureau de poste principal sont en parfait état de fonctionnement, avec tout le temps voulu pour faire face au surcroît de travail de Noël.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Les travaux ont été répartis entre plusieurs afin d'en hâter le parachèvement, et chaque entrepreneur a été prévenu d'avoir à exécuter sa part des travaux avec toute la célérité possible.

2. Les entrepreneurs sont : Alfred Gardner et Cie, métal étendu et planchers en ciment ; McGregor et McIntyre, limitée, poutres en acier; Bennett et Wright, appareils de chauffage, fils et garnitures ; William Munroe et Fils, menuiserie ; Hudge et Fils, plâtrage ; F. C. Davis, peinture et vitrerie ; architecte dirigeant les travaux, G. S. Curry.

3. On compte que les travaux seront complètement terminés le 15 décembre.

On a déjà répondu aux questions 4 et 5.

ENQUETE RELATIVE A L'ELECTION DE LONDON.

M. BLAIN—par M. Taylor :

De quelle façon le Gouvernement aide-t-il les autorités provinciales à traduire en justice les personnes qui ont violé la loi lors de la récente élection de London ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Si les accusations auxquelles il est fait allusion avaient été l'objet de poursuites intentées en vertu de la loi qui s'y rapporte, le devoir eût incombé au solliciteur général du Canada, en conformité des dispositions de l'article 73, chapitre 9, des statuts revisés, de désigner un avocat pour aider les autorités provinciales à poursuivre les accusés en la manière régulière. Comme on a adopté une autre manière de procéder et que ceux qui se sont chargés des poursuites n'ont pas jugé à propos de demander notre aide, nous nous sommes abstenus de l'offrir.

ACHAT DE FUSILS A SOUS-CIBLE.

M. STOCKTON :

1. Combien le ministère de la milice a-til acheté de fusils à sous-cible chaque année à venir jusqu'à cette date, de qui les a-t-il achetés et quel prix les a-t-il payés ?

2. Comment ces fusils ont-ils été répartis ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. A la date du 30 juin 1904, il avait été fabriqué 200 fusils à sous-cible qui furent livrés en avril 1905. 50 autres fusils furent achetés en octobre 1906. Nous avons acquis ces armes de la Sub-Target Gun Company, Limited, de Toronto, au prix de $250 pièce.

2. Les fusils furent répartis comme suit: D. M. No. 1, London :

Association de tir d'Auburn	1
Dépôt régimentaire n° 1	1
1er régiment de hussards	1
7e régiment	1
8e compagnie du 26e régiment	1
21e régiment	1
24e régiment	1
25e régiment	1
26e régiment	1
27e régiment	1
28e régiment	1
29e régiment	1
30e régiment	1
32e régiment	1
33e régiment	1
En magasin	10
Total	25

D. M. No. 2, Toronto :

97e régiment	1
38e régiment	1
91e régiment	1
13e régiment	1
7e batterie d'artillerie montée	1
2e dépôt régimentaire	2
34e régiment	2
2e rég. des Queen's Own Rifles	6
23e régiment	2
35e régiment, compagnie n° 2	1
35e régiment	1
44e régiment	1
37e régiment	1
19e régiment	1
2e compagnie de campagne, génie	1
31e régiment	3
77e régiment	2
2e régiment des dragons	4
9e régiment de cavalerie légère	2
7e compagnie du 36e régiment	1
En magasin	10
Total	45

D. M. No. 3, Kingston :

Artillerie de forteresse de Cobourg	1
57e régiment	2
40e régiment	1
14e régiment	2
En magasin	14
Total	20

D. M. No. 4, Ottawa :

Ottawa Collegiate Institute	1
41e régiment (Il doit s'agir du 43e)	1
En magasin (à la disposition de l'O. C. D.)	13
Total	15

D.M. n° 5, Montréal :

4e artillerie de forteresse, génie	1
53e régiment	1
65e régiment	1
84e régiment	1
En magasin	26
Total	30

D.M. n° 7, Québec :

11e régiment de hussards	2
8e régiment 'Royal Rifles'	1
En magasin	17
Total	20

D.M. n° 8, Saint-Jean, N.-B. :

8e régiment de hussards	2
En magasin	23
Total	25

D.M. n° 9, Halifax, N.-E. :

"Régiment "Royal Canadian"	2
En magasin	13
Total	15
Quai militaire de Sa Majesté	25
Total	40

Sir FREDERICK BORDEN.

D.M. n° 10, Winnipeg :

Batterie de campagne	1
Gendarmerie à cheval canadienne	2
90e régiment	1
En magasin	5
Total	10

D.M. n° 11, Victoria, C.-A. :

5e régiment, artillerie canadienne	2
6e régiment, "Rifles"	3
"Rocky Mountain Rangers," Cie n° 1	1
"Rocky Mountain Rangers," Cie n° 2	1
"Fernie Rifles," Cie n° 1	1
En magasin	7
Total	15

D.M. n° 12, Charlottetown, I.P.-E. :

3e compagnie, 82e régiment	1
En magasin	4
Total	5

Récapitulation :

Livrés aux régiments	83
Prêts à être livrés à l'ordre des commandants de quatre districts	159
Total	250

Etat indiquant le nombre de fusils à sous-cible dont on s'est servi aux manœuvres militaires annuelles, en 1906 :

District.	Utilisé lors des manœuvres.
N° 1	1
" 2	10
" 3	9
" 4	8
" 5 et 6	5
" 7	8
" 8	13
" 9	16
Total	70
N° 10	Nil.
" 11	"
" 12	"

L'état ci-dessus indique tout ce qui est connu jusqu'à présent. On peut s'être servi de fusils aux manœuvres des districts 10, 11 et 12, mais il n'en est pas fait mention.

Les commandants des districts livrent une certaine quantité de ces fusils aux régiments et à d'autres unités qu'ils ont sous leurs ordres ; on s'attend à ce que tous ces fusils, à l'exception de quelques-uns que nous garderons comme réserve pour les manœuvres d'instruction, seront distribués avant longtemps.

SUSPENSION DE M. C. F. JUST.

M. FOSTER demande :

Quand, par qui, et pour quel motif C. F. Just employé du bureau d'immigration, à Londres, a-t-il été destitué ? A-t-il été réinstallé dans son emploi ? Dans l'affirmative, par qui et pour quelle raison ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. M. Just n'a pas été destitué. Il a été suspendu de ses fonctions le 13 décembre 1904, par M. W. F. R. Preston, ex-commissaire d'immigration à Londres.

2. Oui. Par M. W. D. Scott, surintendant d'immigration, parce qu'on ne croyait pas qu'il était nécessaire de continuer cette suspension dans l'intérêt du service.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a pas répondu à la troisième partie de la question qui se rapporte à la cause qui a amené la suspension ou la démission d'office de M. Just.

L'honorable M. OLIVER : On demande s'il a été destitué; il n'est pas question de sa suspension d'office. Il n'a pas été destitué, il a été suspendu de ses fonctions.

M. FOSTER : Dans ce cas-là, le ministre ne connaît pas la cause de cette suspension.

M. OLIVER : L'honorable député n'a pas posé cette question, s'il le fait, je lui répondrai.

M. FOSTER : Je pose maintenant cette question à l'honorable minnistre.

M. OLIVER : Je prendrai les moyens de me procurer une réponse pour l'honorable député.

W. T. R. PRESTON ET PHILIP WAGNER.

M. FOSTER demande :

Quel emploi dans le service de l'Etat M. W. T. Preston remplit-il actuellement, et quels sont ses appointements ?

2. M. Frank Wagner est-il encore au service de l'Etat ? Dans l'affirmative, quelles sont ces fonctions et quels sont ses appointements ?

L'honorable M. FRANK OLIVER—pour le ministre du Commerce :

1. W. T. R. Preston a été nommé commissaire du commerce ou agent du gouvernement fédéral pour visiter la Chine, la Corée et le Japon, dans le but de constater jusqu'à quel point et dans quelle mesure nous pourrions augmenter les relations commerciales entre le Canada et les pays dont je viens de mentionner les noms ; ses appointements ne doivent pas dépasser $300 par mois, et on lui paie en outre les dépenses raisonnables qu'il doit nécessairement encourir en faisant ces enquêtes.

2. Il n'y a pas de fonctionnaires du nom de Frank Wagner; il y a M. Philip Wagner qui remplit les fonctions de sous-agent d'immigration et qui agit comme interprète à Edmonton ; les appointements de ce fonctionnaire sont de $100 par mois.

CANADIENS EMPRISONNES EN URUGUAY.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le gouvernement de l'Uruguay, ou autre gouvernement a-t-il emprisonné des Canadiens ou quelques personnes venant d'un port canadien ou voyageant à bord d'un navire enregistré en Canada ?

2. Quand ces personnes ont-elles été arrêtées ?

3. Quel est la nature du délit commis, s'il en est ?

4. Quelles mesures ont été prises pour les raire relâcher ?

5. Le gouvernement canadien se propose-t-il d'envoyer un navire du Canada pour les faire mettre en liberté, dans le cas où l'on tarderait à leur rendre justice ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le Gouvernement a appris que quatre matelots de la goélette de pêche " Gertrude ", d'Halifax, N.-E., avaient été arrêtés à Montevideo, Uruguay.

2. Le premier renseignement concernant cette affaire que le gouvernement canadien a reçu, porte la date du 30 octobre 1906. On ne dit pas quand les matelots en question ont été arrêtés.

3. Ces marins ont été arrêtés dans des chaloupes, en deçà des eaux territoriales ; ils ne faisaient apparemment pas la pêche, mais ils cherchaient la côte, ayant perdu de vue leur navire par suite de la brume qu'il faisait alors.

4. Le Gouvernement prend des mesures pour s'assurer les services d'un avocat qui défendra les prisonniers devant les cours de justice de l'Uruguay.

5. J'espère que l'honorable député ne s'attend pas à une réponse de ma part à cette question.

RAPPORT DE M. W. W. MOORE.

M. CHISHOLM demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu le rapport de M. W. W. Moore, chef de la division des marchés, au ministère de l'Agriculture, sur son enquête concernant la condition des abattoirs (" packing houses ") au Canada ?

2. Dans l'affirmative, ce rapport établit-il que ces établissements sont tenus d'une manière satisfaisante ?

3. Ce rapport sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre ? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.

2. Oui.

3. Bien que le rapport fut favorable généralement aux fabriques de conserves, il faisait allusion à certains faits qui se produisent dans quelques établissements particuliers et qui étaient de nature à soulever certaines objections. Or, les propriétaires de ces établissements se sont montrés prêts à faire disparaître immédiatement les causes des reproches qu'on pourrait leur faire, quand on leur eut signalé la nature de ce dont on avait à se plaindre ; ils ont donné au ministère la promesse formelle qu'ils feraient cesser cet état de choses. Vu que la publication de ce rapport, contenant ces allusions, aurait causé du préjudice aux propriétaires des fabriques mentionnées, sans

que cette publication put être d'aucun intérêt pour le public, nous avons cru qu'il valait mieux ne pas déposer ce document sur le bureau de la Chambre.

TRAVAUX D'EXPLORATION DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. BRABAZON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu un rapport intérimaire de l'ingénieur en chef chargé de l'étude du tracé du canal de la baie Georgienne ?
2. Quel sera le coût approximatif de ce canal d'après les données déjà reçues ?
3. Quand sera déposé le rapport final sur les études du tracé?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Deux rapports indiquant que les travaux avançaient ont déjà été reçus.
2. Aucun coût estimatif n'a été soumis jusqu'à présent.
3. On s'attend à ce que le rapport final soit prêt pour la fin de janvier prochain.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE PINETTE.

M. A. MARTIN demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de draguer le port de Pinette, I.P.-E., tel que demandé par une pétition présentée à la dernière session ?
2. Le rapport de l'ingénieur du Gouvernement a-t-il été reçu, et quelle en est la nature?
3. Le rapport recommande-t-il ces travaux de dragage?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

Oui, le département a reçu un rapport et la question est à l'étude.

STATIONS DE SAUVETAGE A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour établir des stations de sauvetage le long des côtes de l'Ile du Prince-Edouard, afin d'empêcher des pertes de vie et de propriété, comme cela s'est produit lors des dernières tempêtes qui se sont fait sentir sur la côte est du Canada?
2. Dans l'affirmative, où le Gouvernement se propose-t-il de les placer, et quel en sera le nombre?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. Cette question est sérieusement à l'étude. Des stations seront établies près des endroits où la navigation est la plus dangereuse ; quant au nombre de ces stations, rien n'a encore été décidé à ce sujet.

PREUVE CONCERNANT LES ETALONS DE GRAINS.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le texte des dépositions durant la dernière session devant le comité d'agriculture au sujet des étalons de grains, et d'autres matières, at-il été imprimé ?
2. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de le faire imprimer pour distribution?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

L'impression et la distribution du texte de ces dépositions dépend de la Chambre, le Gouvernement n'ayant aucune autorité dans ces questions. Je me suis enquis, toutefois, auprès du greffier du comité, et j'ai constaté que ce document est imprimé et qu'il sera bientôt prêt à être distribué.

DIRECTEUR DE LA POSTE A HAMPTON, N.-E.

M. STOCKTON demande :

A-t-on signalé à l'attention du Gouvernement la conduite de Zachariah Hall, maître de poste à Hampton, N.-E., pendant les élections provinciales de la Nouvelle-Ecosse tenues dans le mois de juin 1906 ?
2. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur le fait que ledit Hall a été condamné à payer une amende de $400 pour corruption pratiquée par lui lors des dernières élections ?
3. Ledit Hall exerce-t-il encore ses fonctions comme maître de poste ?
4. Le Gouvernement considère-t-il que la résolution passée à l'unanimité par cette Chambre le 17 juillet 1905 devrait être appliquée dans le le cas ci-dessous ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Non. Zachariah Hall, n'est pas directeur de la poste à Hampton. Il y a un M. Zacchus Hall, directeur de la poste à Sainte-Croix-Cove.
2. Le ministère ne possède aucun renseignement sur ce sujet.
3 et 4. Même réponse que celle donnée à la question n° 1.

DESTITUTION D'AGENTS ET DE SOUS-AGENTS DES TERRES.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Depuis le 1er juillet 1906, a-t-on congédié des agents ou sous-agents de terres, ou des inspecteurs de homesteads ou autres fonctionnaires attachés au service des terres fédérales?
2. Quels sont leurs noms ?
3. Pour quelle raisons ont-ils été remerciés de leurs services ?
4. Quelques-uns d'entre eux ont-ils été punis?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1, 2 et 3. Le département s'est dispensé des services de M. F. T. Houser, sous-agent des terres à Humbolt, Saskatchewan, parce que ce bureau a été aboli ; on a relevé de ses fonctions Paul Ross, sous-agent à Pembina-Crossing, parce qu'il avait été trouvé coupable d'avoir vendu de la boisson aux Indiens ; quant à Mlle Florence Cottingham, comptable au bureau des terres à Red-Deer, Alberta, on l'a remercié de ses services parce qu'on voulait diminuer le personnel.
4. Le ministère n'a pas pris d'autres procédures.

EXPLORATION DE LA RIVIERE THAMES.

M. CLEMENTS demande :

1. Quel a été le coût réel de l'exploration de la rivière Thames faite par ordre du Gouvernement depuis l'embouchure de la dite rivière jusqu'à la cité de Chatham, dans le but de creuser le chenal de la dite rivière à une profondeur de 18 à 20 pieds ?
2. Le Gouvernement a-t-il décidé de ne pas compléter ces travaux ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER :

1. $2,031.91.
2. Le ministère n'a encore pris aucune décision d'après le rapport soumis.

CLOTURES EN FIL METALLIQUE.

M. CLEMENTS demande :

1. Le Gouvernement a-t-il fait construire une clôture en fil métallique, pendant les derniers douze mois, le long de la frontière internationale ou ailleurs dans le Nord-Ouest ?
2. Dans l'affirmative, qui a obtenu l'entreprise, quel a été prix par perche, et quel a été le genre de clôture adopté ?
3. S'il n'y a pas eu de clôture construite, est-ce l'intention du Gouvernement de faire exécuter ces travaux prochainement ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le Gouvernement n'a pas fait construire de clôture au cours des douze derniers mois, sur la ligne frontière, mais il construit actuellement une clôture en fil métallique autour du parc de l'Elan, qui constitue une réserve forestière, à environ vingt milles au nord-est d'Edmonton.
2. Ces entreprises ont été accordées après soumissions comme suit : les travaux pour déblayer la route, à Cranston; pour fournir et planter les piquets à W. A. D. Lus. l'entreprise de la construction de la clôture et des barrières fut aussi accordée à ce dernier. Le coût total par perche, tel qu'il apparaît à ces trois contrats, est de $2.82. Le fil dont on s'est servi provient de la manufacture H. R. Lamb.
3. La réponse à cette question se trouve donnée plus haut.

QUAI A LA JEANNETTE.

M. CLEMENTS demande :

1. Combien a coûté le parachèvement du quai construit récemment à la crique Jeannette, sur la rivière Thames ?
2. Ces travaux ont-ils été faits en vertu d'une adjudication ou à la journée ?
3. Dans le dernier cas, quel était le surveillant des travaux ?
4. Quel est le coût estimatif du quai construit au phare situé à l'embouchure de la Thames ?
5. Est-il construit en vertu d'une adjudication ? Dans la négative, quel est le surveillant des travaux ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) :

1. $4,390.90.
2. A la journée.
3. Jacob Colby.
4. $4,867.
5. Les travaux s'exécutent à la journée, le surveillant est J. B. Lefaivre.

AMELIORATION DU PORT DE SAINT-JEAN (N.-B.)

M. DANIEL demande par l'organe de M. Crocket :

1. La commission des transports a-t-elle recommandé au Gouvernement de creuser et redresser sans délai le chenal qui conduit dans le port de Saint-Jean (N.B.) ?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'exécuter ces travaux durant la présente saison, ou si ce n'est pas pendant la présente saison, quand ?
3. Le département des Chemins de fer et des Canaux a-t-il pris des arrangements pour faire exécuter les travaux de dragage nécessaires au quai de l'Intercolonial dans le port de Saint-Jean ?
4. Dans l'affirmative, quels arrangements ont été faits et quand les travaux seront-ils complétés ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) :

1. Oui, la commission a recommandé d'approfondir le chenal à l'entrée du port de Saint-Jean.
2. Les mesures à prendre sont à l'étude.

EXPORTATION D'ARGENT MONAYE AUX ETATS-UNIS.

M. WILSON demande :

1. Combien les banques ont-elles exporté d'argent américain aux Etats-Unis, selon les arrangements conclus entre les banques et le ministre des Finances ?
2. Quelle commission le Gouvernement a-t-il payé à ces banques, quel est le taux et le montant ?
3. Est-ce l'intention du Gouvernement de continuer cette exportation d'argent américain et de payer une commission à cet effet ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. $576,660.
2. Le taux de la commission était de trois huitièmes d'un pour cent. Le montant, de $2,174.88 et les frais de messagerie de $4,250.48.
3. La question est à l'étude.

PRESIDENCE DE LA COMMISSION DU PORT MONTREAL.

M. MONK demande :

1. La présidence de la nouvelle commission du port de Montréal créée par la loi 6 Edouard VII, ch. 33 a-t-elle été offerte à quelqu'un ?
2. La loi 6 Edouard VII, c. 33 a-t-elle été mise en vigueur par proclamation, et, dans la négative, quelle est la cause de ce délai ?
3. Quel sera le traitement du président et des membres de la nouvelle commission ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non. Le Gouvernement n'a pas offert cette position à qui que ce soit.

2. Non. La question est à l'étude.

ARRIVEE ET IMPORTATION D'HINDOUS.

M. RALPH SMITH demande :

1. Combien d'Hindous sont arrivés au Canada, via la Colombie-Anglaise, en 1906 jusqu'à ce jour?

2. Combien ont été renvoyés pour des raisons diverses, et quelles ont été ces raisons?

3. Le département de l'immigration pourvoit-il en aucune manière au soutien des Hindous dans le dénûment qui arrivent dans la Colombie-Anglaise?

4. Les lois actuelles d'inspection tendent-elles à empêcher l'immigration au Canada, de gens qui n'ont aucun moyen de subsistance?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. 2,193 Hindous sont arrivés au Canada par voie de la Colombie-Anglaise, depuis le 1er janvier 1906, jusqu'à ce jour.

2. Cent Hindous ont été renvoyés de la Colombie-Anglaise entre le 1er janvier et le 31 décembre 1906.

Les causes de renvoi sont les suivantes :

Trachoma..	74
Trachoma et cécité partielle..	1
Conjonctivite et cécité partielle..	5
Exposés à devenir un fardeau pour le public..	8
Cécité partielle..	10
Conjonctivite..	1
Cataracte..	1

Depuis cette date, 25 Hindous ont été renvoyés le 14 du mois courant, mais nous n'avons pas encore reçu un rapport circonstancié sur les causes de leur renvoi.

3. Non.

4. L'article 28 de la loi sur l'immigration dispose que :

Il n'est permis de débarquer au Canada à nul immigrant pauvre ou nécessiteux, mendiant de profession ou vagabond, ou qui est en état de devenir un fardeau pour le public; et toute personne débarquée au Canada qui, dans l'espace de deux années à compter de son débarquement, est devenue une charge pour les fonds publics, municipaux, provinciaux ou fédéraux, ou pensionnaire à la charge d'une institution de charité, peut être renvoyée au port ou à l'endroit d'où cet immigrant est venu ou s'est embarqué pour le Canada.

EMPRUNTS TEMPORAIRES.

M. FOSTER demande :

Quels emprunts temporaires ont été faits par le Gouvernement, depuis le 1er janvier 1906, de qui et à quel taux d'intérêt ? Aussi, quels emprunts temporaires, en dehors de ces derniers, sont actuellement en suspens, et quels sont les taux d'intérêt ?

M. MONK.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1 (a) Le 28 mars 1906, emprunt de £600,000 ; échéance le 28 septembre 1906; à la Banque le Montréal, à 3¾ pour 100. Cet emprunt a été racheté à l'échéance.

(b) Le 1er novembre 1906, emprunt de £250,000, à 4⅝ pour 100 ; échéance le 1er mai 1907.

2. Le seul emprunt temporaire en suspens est celui de £250,000 mentionné en dernier lieu.

ACQUISITION DE PROPRIETES SITUEES SUR L'AVENUE MACKENZIE.

M. MORIN demande par l'organe de M. Taylor :

1. Le Gouvernement a-t-il, depuis deux ans, acheté des propriétés situées entre la rue Sussex et l'avenue Mackenzie?

2. Quelles sont les propriétés qu'il a acquises, quel est le nom du vendeur, la date de l'achat, dans chaque cas, le prix convenu et la superficie de chaque propriété acquise?

3. Quelle est la date de la prise de possession par le Gouvernement, dans chaque cas?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) : Je pourrais répondre à une partie de cette question et cette réponse serait déjà longue, mais je ne puis obtenir tous les renseignements sur-le-champ. Si l'honorable député demande le dépôt d'un rapport, celui-ci sera déposé aussitôt que la motion sera adoptée.

VACANCE A LA COUR SUPREME DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. R. L. BORDEN demande :

1. A quelle date l'honorable M. D. C. Fraser a-t-il été nommé lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quelle est la raison du retard à remplir la vacance à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse causée par la nomination de M. Fraser au poste de lieutenant-gouverneur?

3. Quand la vacance sera-t-elle remplie?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. L'honorable M. D. C. Fraser a été nommé lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse le 27 mars 1906.

2. La question du choix de son successeur est encore à l'étude.

3. Je ne crains pas de dire que, dans l'intervalle, l'administration de la justice dans la province n'a pas été négligée. Personne ne s'est plaint et, en dépit de cette vacance, la cour suprême de la province compte encore six juges qui remplissent toutes les fonctions afférentes à ce tribunal.

INACCOMPLISSEMENT DES CONDITIONS D'ETABLISSEMENT IMPOSEES AUX COLONS.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Est-il dans le voisinage de New-Ottawa (Saskatchewan) des personnes qui ont pos-

cédé des terres pendant des années sans remplir les conditions d'établissement imposées aux colons ?

2. Dans l'affirmative, quel est le nombre de ces personnes?

3. Quels sont leurs noms?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Si l'honorable député (M. R. L. Borden) mentionnait une certaine étendue de pays, nous pourrions lui fournir les renseignements qu'il désire, mais nous ne pouvons pas répondre à la question qu'il a posée.

M. R. L. BORDEN : On pourrait peut-être la réserver et, dans l'intervalle, je tâcherai de me procurer des renseignements qui permettront au ministre de répondre facilement à la question.

La question est réservée.

ELECTION DE QUEEN-ET-SHELBURNE.

M. R. L. BORDEN demande :

1. J. L. Bain, de Liverpool (N.-E.), garde-pêche, et J. O. Campbell, de Fort-Mouton (N.-E.), gardien de phare, sont-il encore au service de l'Etat?

2. Le Gouvernement sait-il que ces deux personnes ont agi comme scrutateurs et agents pour l'honorable M. W. S. Fielding lors de la récente élection de Shelburne-et-Queen?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Le département n'a reçu aucune communication à ce sujet et n'a pas d'autres renseignements que ceux qui ont été communiqués à cette Chambre. M. Fielding déclare qu'il n'a jamais signé de procuration autorisant ces fonctionnaires à remplir le rôle de scrutateurs. Selon son habitude, il a signé des blancs de procuration. Si ces fonctionnaires ont agi comme scrutateurs, c'est à son insu et sans son consentement.

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

M. BERGERON demande :

1. A-t-on fait des nominations à la commission du port de Montréal conformément à la loi adoptée à la dernière session du Parlement? Dans la négative, quelle en est la raison?

2. A-t-on offert cet emploi à quelqu'un ? A qu'?

3. L'offre a-t-elle été refusée, et pour quelles raisons?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de faire semblable nomination? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non, parce que la proclamation mettant la loi en vigueur n'a pas été publiée.

2. Le Gouvernrment n'a pas offert l'emploi à qui que ce soit.

3. Même réponse qu'à la question n° 2.

4. Cette question est à l'étude.

CONSTRUCTION DE HANGARS DANS LE PORT DE MONTREAL.

M. BERGERON demande :

1. Les commissaires du port de Montréal ont-ils adjugé l'entreprise de l'érection de hangars le long du port de cette ville? Dans l'affirmative, pour combien de hangars ?

2. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée et à quelle date?

3. Quel était le prix mentionné dans le contrat?

4. Les hangars sont-ils terminés? Dans la négative, pourquoi?

5. Des deniers ont-ils été payés par la commission du port? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre?

6. Les plans ont-il été modifiés, et par qui? Quelles ont été les modifications apportées?

7. Quels sont les numéros des hangars terminés?

8. Y a-t-il désaccord entre la commission et les entrepreneurs ?

9. Ces derniers ont-ils augmenté leur prix, de combien et pour quelle raisons ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui, pour 14 hangars.

2. A. MM. Peter Lyall et Fils, de Montréal, le 20 juillet 1904.

3. $2,305,000.

4. Non, à cause des modifications faites aux plans pour se rendre aux désirs des agents des compagnies maritimes.

5. Oui, $1,174,327.69.

6. Oui, par les commissaires du port. Les principaux changements sont la suppression de la rangée centrale des piliers dans les hangars et le remplacement des planchers en blocs de scorie par des parquets en béton.

7. Aucun des hangars n'est achevé, mais les hangars numéros 2, 4, 7, 8, 9 et 12 ont été utilisés par les agents des compagnies maritimes du consentement des entrepreneurs, au cours de la présente saison de navigation.

8. Non, mais pendant la construction des hangars ont surgi de temps à autre des difficultés qui ont été réglées et d'autres sont encore pendantes.

9. Non, mais le prix mentionné dans le contrat a augmenté à cause des modifications faites par les commissaires et approuvées par le Gouverneur en conseil.

M. BERGERON : L'honorable ministre a-t-il mentionné l'excédent du prix?

M. BRODEUR : Le prix a augmenté à cause des modifications faites par les commissaires. Je saurai de combien.

MOTION RELATIVE AU DEBAT SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Vu que le ministre des Finances a manifesté son intention de faire son exposé financier demain, j'ai donné avis d'une motion que je présenterai

maintenant, si la Chambre le permet. Je propose que :

Les mesures du Gouvernement aient la préséance, jeudi prochain, immédiatement après les affaires de routine, et que le débat sur le budget, après qu'il aura été commencé, soit continué de jour en jour, et soit le premier ordre du jour, après les affaires de routine, jusqu'à ce qu'il soit terminé.

Demain, jeudi, est un jour consacré aux affaires des députés et le Gouvernement ne pourra pas proposer ses propres mesures, si la présente motion n'est pas adoptée.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Cette année, le débat portera tant sur l'exposé budgétaire que sur les résolutions du tarif. La discussion de ces deux sujets pourra occuper une quinzaine ou même un mois. Je suggère à l'honorable premier ministre de permettre l'adoption des motions non contentieuses, afin que nous puissions obtenir les renseignements dont nous aurons besoin plus tard dans l'accomplissement de nos travaux. Autrement, nous serons rendus à la mi-janvier et nous n'aurons pas encore les éclaircissements nécessaires. Naturellement, les questions devront aussi avoir la préséance.

M. W. F. MACLEAN : Ne serait-il pas à propos d'attendre trois ou quatre jours après l'exposé financier avant d'entamer le débat, afin de permettre aux députations de se faire entendre.

M. FOSTER : Oh, non ; mettons-nous au travail.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Mon très honorable ami ne nous propose pas de disposer de toutes les résolutions du tarif sans interruption, mais il nous demande de poursuivre le débat sur l'exposé financier, sur la proposition de siéger en comité des voies et moyens, de jour en jour jusqu'à ce qu'il soit terminé. Ensuite, nous pourrons discuter les articles du tarif en comité général. Nous aurons alors à régler la procédure à suivre en la matière. Dans l'intervalle, la présente motion ne s'applique qu'à l'exposé financier proprement dit.

M. R. L. BORDEN : Quand demanderez-vous à la Chambre de siéger en comité pour délibérer les articles du tarif ?

M. FIELDING : Quant à nous, nous serions prêts à siéger en comité aussitôt après la clôture du débat sur l'exposé budgétaire, mais s'il existe des motifs plausibles de différer les délibérations du comité, c'est une question qui méritera d'être examinée et débattue.

M. R. L. BORDEN : Naturellement, il n'y aura peut-être pas de motifs de différer la formation du comité général. Nous ne connaissons pas la nature de la revision qui aura lieu. Cependant, le ministre des Finances doit comprendre que si les changements que subira le tarif étaient n

Sir WILFRID LAURIER.

ou compliqués, il faudra, avant que la Chambre siège en comité, accorder aux députés un délai suffisant pour leur permettre de les saisir et de les comparer au tarif actuel, de manière à en bien comprendre la portée avant de les discuter.

M. FIELDING : C'est une demande très légitime et, lorsque le débat sur l'exposé budgétaire proprement dit aura pris fin, nous serons bien aise d'accommoder nos amis de la gauche. Tout ce que j'ai voulu dire c'est que nous étions prêts à poursuivre nos travaux.

M. R. L. BORDEN : Si je saisis bien la pensée du ministre, c'est simplement la motion d'usage pour continuer de jour en jour le débat sur l'exposé financier. Elle n'a pas trait aux travaux de la Chambre en comité général ?

M. FIELDING : Non.

M. R. L. BORDEN : Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de s'y opposer, pourvu que le très honorable premier ministre lui fasse subir les retouches indiquées par le représentant de Toronto.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, je le promets. D'ordinaire, ce débat s'engage à une époque tardive de la session lorsque le ministère a presque tous les jours de la semaine à sa disposition. Par conséquent, une telle motion est alors inutile. Mais, cette année, il s'engage au début de la session et lorsque trois jours de la semaine sont consacrés à l'étude des mesures proposées par les députés, d'où la nécessité de la présente motion. Le greffier de la Chambre en changera le texte conformément aux désirs exprimés par la députation.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

MOTIONS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants :

Etat indiquant toutes sommes d'argent payées à la " North Atlantic Trading Company " ou à son ordre jusqu'au 1er novembre 1906, les dates, les montants et les noms des personnes auxquelles ces deniers ont été payés.

Copie de toute correspondance entre cette compagnie et le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou quelqu'un des départements depuis le 1er janvier 1906.—Déposée par M. Uriah Wilson.

Copie de toute correspondance, documents et autres papiers entre le gouvernement de la province d'Ontario et le gouvernement fédéral au sujet de la demande formulée par les autorités d'Ontario pour une subvention en aide à la construction par ces dernières du chemin de fer de Témiscamingue et d'Ontario-nord.—Déposée par M. A. Macdonell.

Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, brefs de " supersedeas " et autres papiers concernant la situation occupée à diverses époques dans le service civil

par Henry J. Morgan, et concernant sa mise à la retraite.—Déposée par M. Stewart.

Copie de tous décrets rendus en conseil au cours des trois dernières années au sujet de la formation de quelque nouveau territoire ou du changement des limites de quelque territoire ou district du Canada.—Déposée par M. Sifton.

Copie de toutes lettres, communications, mémoires, pétitions ou documents reçus au cours des trois dernières années du gouvernement de quelque province du Canada ou de quelqu'un de ses membres par les autorités fédérales ou quelque ministre concernant le changement ou l'extension des limites de quelque province du Canada.—Déposée par M. Sifton.

Copie de toute correspondance entre le Gouvernement du Canada et celui de l'Australie ou quelqu'un de ses officiers au sujet du tarif de faveur entre les deux pays, et de tous décrets en conseil à ce sujet rendus pendant les années 1904, 1905 et 1906.—Déposée par M. R. L. Borden, au nom de M. Foster.

Copie de tous décrets en conseil, conventions, papiers et correspondance concernant la vente de 380,600 acres de terre, plus ou moins, dans Alberta-sud à la compagnie d'irrigation Robins, et une liste des actionnaires de cette compagnie et de ses directeurs.—Déposée par M. R. L. Borden, au nom de M. Foster.

Etat donnant,—

1. Les noms des compagnies d'assurance contre l'incendie qui ont obtenu leurs chartes pendant les derniers cinq ans.
2. Les noms des personnes qui ont demandé des chartes.
3. Le montant du capital souscrit exigé par la charte.
4. Le montant du capital libéré exigé par la charte.
5. Le siège projeté du principal bureau d'affaires, dans chaque cas.—déposée par M. A. C. Macdonell.

Copie de tous rapports et plans d'ingénieurs contenant le tracé du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique entre la cité de Québec et Edmundston (N.-B.), et plus particulièrement entre la cité de Québec et le lac Pohenegamook, dans le comté de Kamouraska.—Déposée par M. Monk.

Copie de toute correspondance et autres papiers échangés depuis 1896 entre la ville de Toronto, les commissaires et toutes autres personnes et le gouvernement fédéral, concernant,—

(a) le dragage ou creusement du port de Toronto et de ses approches aux entrées est et ouest, ou des battures en dehors des entrées;

(b) la construction de brise-lames, jetées ou autres travaux aux abords des dites entrées. —Déposée par M. A. C. Macdonell.

Copie de tous papiers et de toute correspondance se rattachant à la grève et à l'émeute de Buckingham.—Déposée par M. Bourassa.

Copie de tous décrets en conseil, conventions estimations, rapports, mémoires, lettres, télégrammes, correspondance et autre documents et papiers concernant l'octroi par ou au nom du gouvernement fédéral de terrains dans l'Alberta-sud à des conditions stipulant ou exigeant la construction de travaux d'irrigation; et aussi, copie de tous documents, comme ceux mentionnés ci-haut, concernant une concession ou un octroi d'environ 380,573 acres de terre à la Compagnie d'irrigation Robins.—Déposée par M. R. L. Borden.

Copie de tous décrets en conseil, conventions, estimations, rapports, mémoires, lettres, télégrammes, correspondance, documents et papiers concernant la vente ou l'octroi par le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses départements, depuis le 1er janvier 1905, de terres publiques à des particuliers autres que des colons de bonne foi.—Déposée par M. R. L. Borden.

Copie de tous décrets du conseil, évaluations, lettres, télégrammes, correspondance, mémoire, actes de transfert et autres documents et papiers, depuis le 1er janvier 1906 jusqu'à ce jour, concernant la proposition d'acquérir des terrains à Truro (N.-E.), pour le chemin de fer intercolonial, et plus spécialement copie de tous documents, comme ceux mentionnés ci-haut, concernant l'acquisition de terrains achetés par la Couronne de H. W. Yuill par acte en date du 17 octobre 1904 en vertu desquels le dit Yuill a acquis lesdites propriétés. Aussi, copie de tous rapports au sujet de terrains pour la construction d'une remise à locomotives à Truro.—M. R. L. Borden.

Copie de toutes lettres, tous télégrammes, correspondance, rapports, documents et papiers concernant la vacance à remplir sur le banc de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse causée par la nomination de l'honorable D. C. Fraser à la charge de lieutenant-gouverneur.—M. R. L. Borden.

Copie de tous décrets du conseil, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, mémoires et autres documents et papiers concernant en quelque manière l'achat de terrains dans ou près la cité de Halifax, depuis le 1er janvier 1902, pour y ériger une remise à locomotives ou un atelier.—M. Barker.

Copie de tous décret rendus en conseil, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, mémoires et autres documents concernant en quelque manière l'achat de terrains dans ou près la cité de Halifax, depuis le 1er janvier 1902, pour l'usage de l'Intercolonial.—F. Barker.

Copie de la correspondance échangée entre les autorités impériales de la marine et le gouvernement du Canada concernant l'abandon des bassins de radoub à Halifax par lesdites autorités et leur transfert au gouvernement fédéral.—M. A. C. Macdonell.

Etat indiquant le nombre d'agents de commerce pour le Canada en fonction au cours des années financières 1905 et 1906, leurs noms, le pays où ils résident, leurs salaires, leurs dépenses supplémentaires, le coût total de chaque agence et le coût total de toutes les agences. —M. Uriah Wilson.

Copie de toute correspondance entre le gouvernement, ou quelqu'un de ses membres ou agents, et surtout le ministre de la Justice, et quelque membre de la commission royale des assurances ou M. Shepley, C. R., ou M. Tilley, avocat, ou toute autre personne engagée pour les fins de la commission, par ou pour le compte du gouvernement, concernant les sujets et la méthode employée par la commission pour conduire l'enquête, les témoins à assigner, les informations à obtenir, et de qui; aussi, copie des rapports reçus ou transmis concernant les sujets susmentionnés; et aussi, copie de toutes

instructions données par le gouvernement, ou quelqu'un de ses membres, à la commission ou à quelqu'un de ses avocats.—M. Foster.

MOTION RELATIVE AUX FORCES HYDRAULIQUES DU CANADA.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande:

1. Copie de la convention ou arrangement en vertu duquel le gouvernement a concédé ou aliéné les forces hydrauliques du canal de Soulanges, des soumissions, s'il en a été demandé, avant la concession desdites forces hydrauliques, et de toute correspondance concernant lesdites chutes d'eau échangée avant que le gouvernement les ait cédées.

2. Copie du décret concédant lesdites chutes d'eau.

3. Copie de tous transferts desdites forces hydrauliques depuis leur aliénation primitive, de toute correspondance concernant lesdits transferts, et de tous décrets du conseil, les autorisant ou les ratifiant.

4. Copie de tous rapports et évaluations entre les mains du gouvernement relativement à l'étendue et à la valeur des forces hydrauliques du canal de Soulanges.

Copie de toutes correspondance, soumissions, offre d'affermage, d'achat ou d'occupation des chutes d'eau appartenant au gouvernement du Canada, et de tout acte d'aliénation, soit par bail ou autrement, desdites forces dans un rayon de 100 milles autour de la cité de Montréal, au cours des derniers dix ans.

Copie du rapport adressé au gouvernement par MM. Brunet et Duff, de Montréal, concernant les forces hydrauliques du canal de Lachine.

Les quelques remarques que j'ai à faire se rapportent à ces trois motions. La Chambre se rappellera sans doute qu'à la dernière session, dans le mois de mars, j'ai demandé le dépôt d'un état qui nous aurait donné des renseignements très importants concernant les forces hydrauliques qui appartiennent ou gouvernement fédéral dans le Canada, quelles étaient ces forces hydrauliques, où elles étaient situées, quelle quantité d'énergie électrique elles pourraient développer; je voulais avoir les rapports fournis au Gouvernement par ses fonctionnaires sur lesdites forces hydrauliques dans chaque province, en fait tous les renseignements en la possession du Gouvernement. J'ai dit à cette époque, qu'il était absolument nécessaire d'avoir une connaissance complète et détaillée de toutes les forces hydrauliques appartenant au gouvernment fédéral.

Cette motion, ainsi que l'ordre de la Chambre furent adoptés vers la fin du mois de mars dernier—je crois que c'était le 22, le 25 ou le 26 de mars—l'honorable ministre des Travaux Publics (M. Hyman) à cette époque, approuva entièrement l'objet de ma motion, et si je ne me trompe, je n'ai pas devant moi les paroles exactes dont il s'est servi, il promit que son département donnerait une prompte attention à l'ordre de la Chambre. Je constate, Monsieur l'Orateur, qu'aucun rapport n'a été déposé en réponse à cette motion. Sans vouloir blâmer directement le Gouvernement parce qu'il n'y a aucun doute qu'il a eu des occupations très sérieuses depuis le mois de mars dernier, il me semble qu'il doit avoir en sa possession et sous la main assez de renseignements pour donner, au moins, un rapport partiel contenant quelques-unes des informations importantes que je demande.

Le gouvernement d'Ontario a nommé une commission qui a fait un rapport concernant les forces hydrauliques de cette province, et nous avons été mis en possession en très peu de temps de renseignements considérables et des plus intéressants concernant les forces hydrauliques de la province d'Ontario. Le gouvernement fédéral aurait pu se procurer ce rapport et le faire distribuer aux membres de la Chambre des communes. Bien que dans la province de Québec, je regrette de le dire, on n'ait pas fait d'inventaire semblable à celui qui vient d'être fait dans la province d'Ontario, je n'ai aucun doute que le gouvernement de cette province possède des renseignements considérables que le Gouvernement fédéral aurait pu obtenir et qu'il aurait pu mettre en nos mains avec les renseignements qu'il possède déjà, s'il avait eu réellement à cœur de nous donner au moins la substance d'un rapport concernant nos forces hydrauliques. Je dois dire que lorsque j'ai proposé cette motion dans le mois de mars dernier, le gouvernement de la province de Québec avait annoncé une vente de plusieurs chutes d'eau importantes dans les limites de la province. J'avais d'une manière toute particulière appelé moi-même l'attention du ministre des Travaux publics à cette époque, sur cette vente et je suis informé que le département des Travaux publics a protesté alors contre la vente et l'adjudication de ces forces hydrauliques. Autant que je suis renseigné, cette protestation n'a eu aucun effet, et on a vendu un nombre considérable de chutes d'eau à une enchère qui a été tenue sous la direction du gouvernement de Québec.

Mon but, monsieur l'Orateur, en faisant ces trois demandes, est d'obtenir des renseignements de très grande importance pour la ville de Montréal, qui est le centre manufacturier le plus considérable de tout le Canada. Il y a dans les environs de cette ville une grande abondance de forces hydrauliques et la question de se procurer l'énergie électrique intéresse non seulement une population très considérable, non seulement les manufactures de Montréal, mais celles de toutes les municipalités environnantes. Je ne crois pas qu'il y ait présentement à Montréal une question de plus grande importance et de plus grand intérêt. Montréal n'est pas la seule ville intéressée à pouvoir se procurer l'énergie électrique à de bonnes conditions et à tirer profit des nombreuses chutes naturelles que notre pays possède, car ce que j'ai à dire concernant Mont-

réal s'applique presque autant, quoique pas à un degré aussi égal, aux autres villes et villages du Canada qui sont situés dans le voisinage de forces hydrauliques naturelles, qui une fois développées peuvent servir à l'industrie et autres fins. Ainsi, que je l'ai dit, il y a un instant, il existe autour de Montréal un grand nombre de chutes d'eau. Mon intention en proposant ces motions est de demander la publication de toute la correspondance et d'un relevé de toutes les chutes d'eau situées dans un rayon de 100 milles autour de Montréal. Il y a un très grand nombre de petites chutes d'eau, mais je ne veux mentionner que les plus considérables. Nous avons à quelques milles de Montréal les rapides de Lachine qui peuvent produire une énergie électrique considérable. Il y a aussi des forces hydrauliques très considérables depuis Coteau jusqu'à Beauharnois. Ces chutes sont situées sur les deux côtés du fleuve, et elles sont la propriété du gouvernement fédéral. Ce ne sont pas des chutes d'eau naturelles, car elles sont constituées par la construction des canaux sur les deux côtés du fleuve. Nous avons au nord de l'île de Montréal, sur cette partie de la rivière Ottawa qui contourne toute la longueur de l'île des chutes d'eau qui, je n'ai aucune hésitation de le dire, fourniraient si elles étaient développées presque toute la puissance électrique dont nous avons besoin en ce moment à Montréal. Il y en a aussi, si je ne me trompe pas, à Chambly et d'autres plus en amont de l'île de Montréal, sur la rivière Ottawa. Il y a aussi d'autres rapides sur des rivières plus petites dans un rayon de 100 milles de Montréal, y compris les chutes Shawinigan. Possédant donc cette abondance de forces hydrauliques dans un court rayon de Montréal, à peu de distance de Montréal, il est de la plus haute importance pour nous de savoir d'abord l'étendue de ces forces et les moyens qu'on a de les utiliser, et en second lieu, vu les grandes découvertes dans le développement de l'énergie électrique et les nombreux usages que l'on en fait, il est important, dis-je, que nous connaissions la politique du Gouvernement au sujet des conditions auxquelles il se propose de céder ces forces hydrauliques.

Et pourquoi ? Parce que dans le voisinage de Montréal quelques-unes de ces forces hydrauliques sont déjà passées en la possession de particuliers. Le Gouvernement s'en est dessaisi et elles sont actuellement exploitées par des compagnies ou par une compagnie qui distribuent l'énergie électrique dans la ville de Montréal. Je ne voudrais pas dire un seul mot contre ceux qui présentement distribuent l'énergie électrique dans la ville de Montréal. Ils ont obtenu possession de ces forces hydrauliques d'une manière légitime, par la voie législative, et ils en font un usage pratique et utile.

Mais ils cherchent naturellement à y faire leur profit, et ce que nous désirons c'est que les chutes d'eau qui sont encore en la possession du gouvernement dans le voisinage de la ville de Montréal, soient exploitées par le gouvernement lui-même, de façon à ce que l'énergie électrique qu'elles pourront produire soit mise à la disposition des manufacturiers et autres personnes qui désirent se servir d'électricité dans les conditions les plus favorables possibles. On m'informe que dans la ville de Toronto dont la situation, au point de vue des besoins d'énergie électrique, peut tre comparée à celle de la ville de Montréal, parce qu'elle est une cité aussi grande et importante et où l'énergie électrique se vend 30 à 40 pour 100 de moins qu'à Montréal, bien que, ainsi que l'on m'en informe, l'énergie électrique n'y est pas produite par des forces hydrauliques naturelles, mais au moyen de la vapeur. Je ne sais pas si mon renseignement est absolument exact, mais j'ai lu cela dans les journaux de Toronto. Si tel est le cas, il semble très singulier, lorsque nous avons dans les environs de la ville de Montréal de si grandes forces hydrauliques, utilisables pour la production de l'énergie électrique, que nous soyons encore obligés de payer beaucoup plus cher pour notre électricité à Montréal que l'on paie à Toronto.

On m'informe aussi que la compagnie qui fournit l'électricité, dans la ville de Toronto, paie des dividendes d'environ 20 pour 100. Je me suis donc levé pour demander d'abord un état concernant les forces hydrauliques du canal de Soulanges qui sont actuellement exploitées par la compagnie dont j'ai parlé, mais qui au moyen de transferts, rachat de concession ou autrement, sont présentement utilisées par la compagnie qui jusqu'à certains points exerce un monopole dans la ville de Montréal. Je crois donc qu'il est bon que dans une question aussi importante nous sachions à quelles conditions on a cédé ces forces hydrauliques la première fois, et comment il se fait que dans le moment on trouve ces forces hydrauliques en la possession, au moyen de transferts, ventes ou baux, de la compagnie qui s'en sert aujourd'hui pour fournir l'électricité à Montréal dans des circonstances qui, je dois le dire, sont un véritable monopole.

Le monopole dont jouit cette compagnie dans la ville de Montréal, a été créé d'une manière singulière. Il n'a pas été accordé par les citoyens de Montréal ou par le conseil de ville. La municipalité de Montréal a passé avec cette compagnie un contrat qui donne à cette dernière le privilège exclusif de fournir la lumière électrique à la ville pendant un certain temps. Et voici un point sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. Cette compagnie possède le monopole d'introduire l'énergie électrique dans la ville de Montréal à travers les rues et les routes dans un rayon de 100 milles, si je ne me trompe, et ce privilège lui

a été accordé par la législature provinciale. Comme preuve de l'indifférence de l'opinion publique au sujet des actes de la législature provinciale, il y a ce fait que, bien que ces privilèges spéciaux aient été accordés à cette compagnie par la législature de Québec, nous n'avons pas entendu de protestations bien sérieuses de la part du très grand nombre de citoyens opposés à cette mesure, et le gouvernement qui a fait voter cette loi continue à recevoir l'appui d'un grand nombre de citoyens de l'île de Montréal.

Il n'y a aucun doute pour moi que le temps est arrivé—quelles que soient nos vues concernant la propriété de l'Etat sur les choses d'utilité publique, et c'est à mon avis, un principe qui devra finir par triompher, et déjà appliqué dans d'autres villes, —que le temps est arrivé, dis-je, où le Gouvernement devrait avoir, sinon la propriété, du moins la haute main sur ces choses d'utilité publique et des sources qui les produisent, de manière à empêcher la création de monopoles et l'enrichissement de quelques particuliers aux dépens du public en général. On éprouve actuellement des difficultés considérables dans la ville de Montréal au sujet de la fourniture du gaz, question qui a appelé l'attention du public sur celle de l'électricité. Un certain nombre de compagnies sont prêtes à entreprendre la production et la vente de l'énergie électrique et conséquemment il est de la plus grande importance que nous sachions, avant que des privilèges soient accordés à aucune de ces compagnies, quelle est la politique du Gouvernement concernant l'aliénation de ces forces hydrauliques.

Nous devrions être mis au courant des intentions du Gouvernement à ce sujet; nous devrions savoir s'il se propose de les vendre à l'enchère publique ou autrement et quelles restrictions, limites et obligations le Gouvernement veut imposer aux acquéreurs. Le Gouvernement vend ces forces hydrauliques graduellement et s'en dessaisit. Quelques-unes qui sont comprises dans l'état que j'ai demandé sont déjà en possession de spéculateurs qui, sans aucun doute, n'ont pas observé les conditions concernant leur développement. Dans ce cas le Gouvernement pourrait facilement annuler la concession. Il est de la plus grande importance que nous connaissions quelle est la politique du Gouvernement à ce sujet, et à quelles conditions dans l'avenir on cédera ces forces importantes.

Ma seconde motion se rapporte non seulement au canal de Soulanges, mais aussi au canal de Beauharnois. Ce canal a coûté, nous dit-on, environ six millions de piastres. Il n'est pas éloigné de Montréal, et s'il était bien utilisé, il pourrait fournir une grande somme d'énergie électrique. Nous avons vu dans la presse, au sujet de ce canal, une nouvelle que j'ai de la misère à croire, mais qui n'a été niée que d'une manière semi-officielle par mon honorable

ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur). Si cette nouvelle est fausse, le Gouvernement doit la démentir sans délai devant la Chambre. Quelle est cette nouvelle ? Elle déclare que le Gouvernement absolument, d'une manière clandestine, sans prendre d'informations, sans demander de soumissions et pour une très petite somme, a cédé cette force hydraulique importante. J'ai de la difficulté à croire cela, mais la nouvelle n'a été que faiblement contredite et le Gouvernement devrait la démentir lui-même. Le journal disait que le but de la vente de cette force hydraulique était de permettre au Gouvernement d'acquérir la haute main sur le journal français le plus grand et le plus important publié dans la ville de Montréal, et qu'il y avait une relation très intime entre l'aliénation clandestine des forces hydrauliques du canal de Beauharnois et l'acquisition par le Gouvernement ou par des personnes agissant en son nom, de pleins pouvoirs sur ledit journal. Je ne voudrais pas donner créance à cette nouvelle, mais elle a été racontée avec beaucoup de détails dans un de nos journaux. Je crois donc qu'il est du devoir du Gouvernement d'informer cette Chambre sans délais ni équivoques que les forces hydrauliques du canal de Beauharnois n'ont été aliénées d'aucune manière, qu'il n'y a pas eu de correspondance concernant leur concession, et que le Gouvernemeut ne s'en défera pas avant d'avoir donné à la Chambre une déclaration de sa politique et rendu publique les conditions auxquelles telles ventes seront faites. Bien que cette question ait un aspect local, bien qu'elle concerne plus particulièrement la ville de Montréal, elle intéresse cependant tout le pays. Tout le long du fleuve Saint-Laurent, dans la province de Québec, il y a des localités nombreuses, même de grandes villes comme celles de Québec, Trois-Rivières et Sorel qui sont très intéressées dans la question.

La même situation se retrouve peut-être dans une plus grande mesure dans les villes plus considérables de la province d'Ontario, dans les provinces Maritimes et dans tout le pays. Nous avons le droit de savoir ce que nous possédons en forces hydrauliques dépendant du Gouvernement fédéral, et nous avons le droit d'exiger de ce Gouvernement, parce que c'est une question vitale pour nos industries et pour nos besoins nationaux, qu'il nous dise quelle est sa politique concernant la vente de ces forces hydrauliques.

Une de mes motions se rapporte aux forces hydrauliques du canal Lachine. La question est moins importante, mais elle n'en est pas moins intéressante. Le Gouvernement a fait faire avec beaucoup de raison, je crois, un examen des forces hydrauliques situées dans la partie la plus industrielle de la ville de Montréal, afin de se renseigner sur leur étendue et sur les titres de possession,

parce que plusieurs de ces forces hydrauliques ont été cédées en vertu d'anciens actes, qui, je crois, devraient être modifiés, car il n'est pas juste que des particuliers qui n'ont pas besoin eux-mêmes d'énergie électrique, détiennent ces forces hydro-électriques, et qu'elles les revendent à profit à ceux qui sont engagés dans des industries pour leur bénéfice ou pour le bénéfice du pays. Je crois que le Gouvernement devrait exploiter lui-même ces forces hydro-électriques, et vendre directement aux particuliers l'énergie dont ils ont besoin, et j'espère que le Gouvernement trouvera moyen de formuler une politique qui ne permettra à aucune compagnie ni à aucun particulier dans le voisinage des grands centres industriels, où il y a une population considérable, non seulement des manufacturiers, mais une population plus pauvre qui a besoin d'électricité à bon marché de faire un profit illégitime sur ces forces hydrauliques que le Gouvernement devrait distribuer lui-même à la masse du peuple sans les faire passer par les mains d'intermédiaires qui, très souvent, sont portés à tirer autant d'avantages que possible de leur privilège.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Monsieur l'Orateur, dans la courte réponse que je veux faire à mon honorable ami (M. Monk), je demanderai à la Chambre la permission de traiter, comme il l'a fait lui-même, ses trois motions comme une seule.

Je dirai d'abord quelques mots au sujet du canal de Beauharnois. Il a dit que le Gouvernement avait donné une faible dénégation aux rumeurs qui circulaient dans la ville de Montréal, et au sujet desquelles il nous a donné quelques détails. J'avoue que je ne suis pas en position de faire de différence entre une dénégation faible ou forte. Une dénégation me semble suffisante, qu'elle soit faible ou forte, pourvu qu'elle soit explicite, et je suis prêt à déclarer aujourd'hui à l'honorable député que le Gouvernement n'a pas aliéné en faveur de qui que ce soit ses droits ou sa propriété sur le canal de Beauharnois. Je puis ajouter que la question que mon honorable ami a soulevée, a reçu du Gouvernement la plus sérieuse attention. Ainsi que mes honorables amis le savent, je ne suis que ministre intérimaire des Travaux publics, et bien que ces questions aient été discutées l'année dernière et tout récemment, je n'en ai pas fait moi-même une étude particulière.

M. MONK : Puis-je demander à mon honorable ami si le Gouvernement a reçu quelques demandes en concession de ces forces hydrauliques ?

M. FISHER : Oui, le Gouvernement a reçu différentes propositions mais n'a pas cru devoir en accepter aucunes. Je ne puis cependant que parler en termes généraux, et je dirai tout de suite au sujet des détails demandés par l'honorable député et qui ont été ordonnés par la Chambre l'année dernière, que je vais m'informer à leur sujet dans le Département des Travaux publics, et je les ferai déposer sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible. Comme je l'ai dit, je n'ai pas beaucoup étudié cette question intéressante, mais d'une façon générale j'apprécie beaucoup les renseignements que l'honorable député a donnés concernant la situation dans la ville de Montréal et le pays avoisinant au sujet de ces forces hydrauliques et privilèges. Nous savons tous que de ce temps-ci dans la ville de Montréal la question municipale qui est la plus discutée est celle du monopole de l'éclairage et de l'énergie électrique qui semble s'être appesanti sur la ville, mais nous savons aussi que de très fortes influences sont en œuvre parmi le peuple et parmi les consommateurs de force et de lumière électriques pour se défendre contre les exactions de n'importe quel monopole.

La question est très complexe. La première inclination est d'offrir cette énergie à l'enchère dès qu'elle est disponible, de l'adjuger au plus haut offrant, d'en retirer le plus de profit possible pour le pays. Mais, bien que ce soit là la première et légitime inclination, une inclination qui n'a pas toujours été suivie dans le passé—je regrette de dire qu'elle a été rarement suivie dans le passé—elle offre des dangers. Le monopole même qu'a mentionné l'honorable député, pourrait facilement, si toutes les précautions n'étaient prises, accaparer toutes ces chutes d'eau, continuer et étendre ses accaparements et devenir plus omnipotent dans la ville et le district de Montréal. Personne peut-être aujourd'hui ne peut offrir plus haut pour ces privilèges que la "Montréal Light, Heat and Power Company," offrir d'une façon très légitime, en concurrence libre, car elle peut mieux employer cette énergie peut-être et en retirer plus de profit qu'aucune compagnie rivale. Ainsi en écoutant sa première et naturelle inclination et probablement la voix du peuple, c'est-à-dire en concédant ces privilèges par voie d'enchère et d'adjudication publiques, il se pourrait fort bien que le Gouvernement donnât plus de puissance au monopole dans la ville et le district. Le Gouvernement accorde à ces questions la plus minutieuse attention. Il désire que ces vastes concessions d'énergie soient gardées pour le public et vendues dans ses intérêts, dans les intérêts du Dominion en général, pour en retirer profit, dans les intérêts de la population dans une région particulière, dans le but de provoquer une concurrence légitime et raisonnable à l'avantage du public et le soustraire à des tarifs, des impositions ou des exactions injustes. Je ferai remarquer que beaucoup de cette force motrice provient des canaux du Gouvernement, et il semble qu'on ait négligé autrefois de prendre les garanties voulues pour protéger les intérêts

du public. C'est après s'être instruit des leçons du passé que le Gouvernement a nommé récemment une commission pour s'enquérir soigneusement de tous les faits relatifs à l'usage de l'eau du canal Lachine. Le rapport auquel l'honorable député a fait allusion dans sa troisième demandé, le rapport de MM. Brunet et Duff, sera déposé devant la Chambre.

Je puis dire que la demande de l'honorable député sera adoptée—c'est notre désir qu'elle le soit—et le rapport sera déposé afin de communiquer à la Chambre les renseignements que le Gouvernement possède. J'ajouterai qu'à cause de certaines révélations contenues dans le rapport, le ministère de la Justice a donné ordre de prendre les mesures légales pour faire respecter et protéger les droits de l'Etat. L'honorable député (M. Monk) limite le champ de sa demande à dix années, mais je lui dirai que beaucoup de ces concessions datent de bien plus longtemps, de sorte que pour mieux comprendre la question, il est préférable de supprimer cette restriction.

M. MONK : S'il en est ainsi, je crains que nous n'attendions longtemps après ces documents.

M. FISHER : Pourquoi donc ?

M. MONK : Ce n'est que depuis dix ou quinze ans que l'énergie hydraulique a réellement pris de la valeur pour les fins mentionnées. Mais puisque le ministre dit que cela n'entraînera pas de délais, je consens à modifier ma motion.

M. HAGGART : La plupart ont déjà été déposés.

M. FISHER : Il ne faudra peut-être qu'une couple de jours de plus. Il n'y a absolument aucun motif de parti, car ces concessions ont été accordées sous M. Mackenzie, sous les conservateurs et par nous-mêmes.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Lanark (M. Haggart) dit que tous les actes de concession passés jusqu'à la date de 1896 ont été publiés.

M. FISHER : S'il en est ainsi, ce sera une copie du vieux dossier jusqu'à cette date. Je me ferai un devoir de faciliter l'adoption de cette motion et je verrai à ce que les informations soient receuillies et déposées sur le bureau de la Chambre.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : L'honorable député de Jacques-Cartier propose la nationalisation des services publics, mais je crois qu'il a peu de raison d'espérer que le Gouvernement adopte ce principe, car l'honorable premier ministre n'a-t-il pas déclaré, il y a une couple d'années, devant la Chambre, qu'il s'était pris d'une espèce d'aversion pour la nationalisation lorsqu'il s'était trouvé sur les rives désolées de la baie Georgienne, à Parry-Sound et en face de cette immense nappe d'eau glacée. Il ne paraît pas avoir changé d'opinion depuis. Le premier ministre n'a pas foi dans la nationalisation, sous aucune de ses formes, et cependant on pourrait croire que la loi naturelle elle-même exige que la gestion de ces services publics soit soumise au contrôle de l'Etat. Nous aurons dans la province d'Ontario au moins, la nationalisation de la houille blanche ; si le gouvernement fédéral ne tient pas à l'adopter, qu'il inscrive dans les actes de concession une condition inflexible pour empêcher l'accaparement, et pour aucune raison le Gouvernement ne devra concéder ces privilèges, à moins de se réserver le droit de réglementer de temps à autre les prix d'approvisionnement de l'énergie. Il y a quelques années l'immense monopole des chutes d'eau à Hamilton, qui est intimement lié à certaines conditions qui existent aujourd'hui dans cette ville, demanda au Gouvernement le renouvellement de sa concession, et je proposai au Gouvernement de réserver à l'Etat le droit de réglementer les prix que le monopole pourrait exiger dans la suite. Malheureusement, ma proposition fut rejetée. Plus la chose se pratique, plus il est évident que si le Gouvernement ne veux pas adopter le principe de la nationalisation, comme il devrait le faire, il devrait au moins conserver le pouvoir de réglementer les prix du service aux consommateurs.

Je reconnais avec l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) qu'il ne serait pas plus avantageux pour le public de vendre les chutes d'eau à un prix élevé. Mais mon plan est que la concurrence entre les soumissionnaires pour l'achat de ces privilèges soit une concurrence dans le plus bas prix de vente de l'énergie au public. La soumission qui indiquerait le plus bas prix de vente serait acceptée. Les retards du Gouvernement sont regrettables. L'honorable député de Jacques-Cartier a fait sa demande à la dernière session, mais les documents n'ont pas encore été déposés. Pourquoi? Le gouvernement des Etats-Unis déploie beaucoup d'activité sur cette question de la houille blanche, et pour en convaincre le Gouvernement, je vais lire l'article suivant que je trouve dans la "Gazette", de Montréal de ce jour:

Washington, 27 novembre.—Les débats sur la demande faite à M. le secrétaire du ministère de la guerre, pour obtenir le privilège de transmettre aux Etats-Unis de la force motrice produite sur le côté canadien de la chute Niagara se sont terminés ce soir. D'autres avant d'en avoir conféré avec le secrétaire Taft a dit qu'il ne pourra formuler sa réponse avant d'en avoir conféré avec le secrétaire Root. Cette conférence est nécessaire à cause de l'effet que les concessions peuvent avoir sur un traité international défendant tout empiètement perceptible sur l'intégrité de la cataracte. Il a ajouté que s'il était possible, il accorderait les concessions le 1er janvier. Les débats devant le secrétaire Taft avaient pour objet de lui permettre de trouver un moyen de distribuer équitablement entre une

demi-douzaine de compagnies dont chacune réclame un tiers du total afin de pouvoir subsister, 157,500 chevaux-vapeur d'énergie, maximum prévu de la somme d'énergie électrique à transmettre. M. Morris Cohen, représentant de la compagnie du chemin de fer International a demandé 2,500 chevaux-vapeur pour livraison immédiate, jusqu'à concurrence de 8,000 chevaux-vapeur à mesure que les besoins s'en feront sentir M. Francis Lynde Stetson, de la compagnie canadienne des forces motrices de la chute Niagara, a proposé de diviser également l'énergie transmise entre la compagnie qu'il représente, et la compagnie hydro-électrique d'Ontario et la compagnie des forces motrices d'Ontario, ces trois sociétés étant autorisées par le gouvernement du Canada à produire de l'énergie électrique. Le général F. V. Green, représentant cette dernière compagnie, s'est opposé au partage égal en disant que la compagnie qu'il représentait pouvait produire un quart de plus d'électricité que les autres compagnies avec le même volume d'eau capté à la chute. Il a réclamé le partage sur cette base. Il a déclaré en même temps que ces trois compagnies sont les seules qui méritent réellement d'être admises à faire valoir leurs droits. M. J. G. Johnson, de la compagnie de développement électrique, a fait une coalition avec la compagnie du général Green et une des clientes de celle-ci, la compagnie américaine d'Ontario, et est prêt à transmettre de l'électricité à Lockport et à Syracuse. M. P. H. Cravath avait déjà plaidé en faveur de cette compagnie, disant que la compagnie Greene ne devait pas être restreinte de façon à nuire à un contrat par lequel elle s'engageait à fournir 90,000 chevaux-vapeur à la compagnie américaine d'Ontario. Les plaidoyers des trois compagnies autorisées par le gouvernement du Canada tendent à la formation d'une combinaison contre les pétitionnaires n'ayant pas de privilèges similaires. Ces déclarations n'ont cependant pas été faites devant le secrétaire Taft.

Voici un membre du gouvernement des Etats-Unis qui s'occupe activement de cette question. Il a tenu des conférences depuis plusieurs mois à Washington et à Niagara-Falls avec les grandes compagnies d'électricité des Etats-Unis, dans le but d'acheter l'énergie électrique produite par les chutes Niagara, sur le côté canadien. Si le gouvernement des Etats-Unis déploie tant d'activité au sujet des chutes d'eau canadiennes, pourquoi notre propre gouvernement ne formulerait-il pas sa politique sur le même sujet ? Comme je l'ai déclaré l'autre jour, c'est au gouvernement canadien d'empêcher au moyen d'une sage politique nationale, l'exportation aux Etats-Unis de l'électricité produite au Canada. On nous parle d'une disette de houille dans l'Ouest ; on nous dit qu'il manque de charbon dans certaines provinces. Nous n'avons pas de houillères dans Ontario, mais nous avons d'immenses quantités de houille blanche, comme on l'appelle, d'énergie électrique, et les Américains sont en train de la distribuer dans leur pays. Pourquoi notre Gouvernement ne formulerait-il pas un plan de distribution de cette énergie dans notre pays et parmi notre population ? Les cultivateurs d'Ontario, entre tous, en ont besoin. La chute Niagara est à la veille d'en produire suffisamment pour éclairer et chauffer les habitations et actionner toutes les machines agricoles de tous les cultivateurs d'Ontario, et cependant on propose de l'exporter aux Etats-Unis ; et si cette question vient à faire le sujet d'un traité international, il se peut que les Américains réclameront le droit de continuer à nous prendre notre énergie électrique, au cas où le Gouverenement voudrait plus tard en empêcher l'exportation. Il faut agir maintenant, quoiqu'on ait délibérément proposé l'année dernière à la Chambre, de permettre aux compagnies déjà autorisées d'exporter leur force motrice aux Etats-Unis. J'espère que le Gouvernement n'accordera pas cette autorisation, mais fera en sorte de garder dans le pays chaque cheval d'énergie qui y sera produite. Il y en aura assez pour convertir en chemins de fer électriques tous les chemins de fer à vapeur du Canada.

Si nous l'exportons aux Etats-Unis, elle servira à actionner leurs chemins de fer et leurs manufactures ; nous leur fournirons la matière première pour établir de grandes industries et pour réduire leurs tarifs de transport, tandis que nous pourrions la garder chez nous pour éclairer nos maisons, donner le branle à nos usines, et surtout, actionner nos chemins de fer. Cette transformation des voies ferrées est imminente. Le New-York Central et le chemin de fer de la Pennsylvanie ont préparé leurs plans pour cela et comptent puiser la force motrice au Canada. Je regrette que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos d'étudier sérieusement ce problème et ne soit pas prêt à déposer le dossier aujourd'hui devant la Chambre.

Je regrette infiniment que le soi-disant parti libéral, qui se targue d'être l'ami des masses, soit en toute occasion l'instigateur et l'ami des monopoles. Le gouvernement libéral d'Ontario avait sacrifié les privilèges des chutes d'eau pour une bagatelle. Arrive un gouvernement conservateur au pouvoir et immédiatement ces grandes commodités sont réservées au profit de la population. Dans la province de Québec, un gouvernement libéral livre ces splendides chutes aux compagnies, sans rien exiger en retour, et viole l'autonomie municipale d'une façon outrageante. Il accorde à une puissante corporation, malgré la volonté de la population de Montréal la disposition absolue de l'énergie électrique dans la ville.

Il en est résulté, me dit-on, que les consommateurs paient $60 à $100 par année le cheval-vapeur. Si le monopole ami du gouvernement libéral d'Ontario avait eu ses coudées franches, la population de Toronto en paierait probablement autant, tout comme l'honorable J. M. Gibson, d'Hamilton, qui a aidé, lorsqu'il était procureur général, à duper la ville même qu'il habitait, au bénéfice de sa propre compagnie, en la forçant à payer $80 par année pour l'éclairage de cette ville. Les deux principaux

organes du parti libéral à Toronto, l'édition du matin et l'édition du soir, sont les champions du monopole d'électricité dirigé par le sénateur Cox, le colonel Pellatt et William Mackenzie. Ces deux organes du parti libéral cherchent à détourner l'opinion publique d'Ontario sur la question de la nationalisation. Comme l'honorable premier ministre, à Parry-Sound, lorsqu'il jetait ses regards sur le lac, ces deux organes éprouvent beaucoup d'aversion contre la nationalisation.

Si le chef du Gouvernement a frissonné en cette occasion, il frisonnera d'une autre manière, s'il est partie à la vente de ces chutes d'eau. Le public canadien croit qu'il est temps que l'Etat nationalise les services publics à son profit. Il repousse l'idée d'un intermédiaire pour les exploiter. Les cultivateurs refusent l'intervention d'un tiers entre eux et le marché de l'électricité à des prix populaires. Souffrez que je rapporte ce qui s'est produit au sujet d'une de ces compagnies à Niagara-Falls, dans la province d'Ontario. Les actions ordinaires de cette compagnie représentent un total de $6,000,000, mais pas une seule piastre n'a été versée. Elles ont toutes été données comme prime avec les obligations hypothécaires, de sorte qu'elles ne figurent pas dans le premier état qui a été soumis. La compagnie continua à manier ses chiffres et, d'après le dernier bilan, celui de l'année dernière, les dépenses sont portées à $9,000,000 ou $10,000,000 pour l'outillage, les $6,000,000 d'actions étant comprises dans ce chiffre de dépenses. Maintenant, lorsqu'on propose de régler les prix de la compagnie, elle répond qu'il lui faut un dividende substantiel sur un capital de $11,000,000 ou $12,000,000, lorsque en réalité la mise a été de moins de $6,000,000. Cependant l'honorable ministre de la Justice dit que le public n'est pas concerné dans la majoration des actions. Je prétends le contraire et en voici une preuve très significative dans le fait que cette puissante société organisée à Toronto pour produire de l'énergie électrique à Niagara-ayant versé ces actions majorées dans l'entreprise, le public est supposé en payer la façon. Le Gouvernement doit intervenir pour protéger le public contre de tels abus et voir à ce qu'ils disparaissent dans les concessions hydrauliques accordées par l'Etat, car il possède en effet un grand nombre de chutes d'eau. S'il est l'ami du cultivateur, et je vois un ami des cultivateurs à la droite de l'honorable premier ministre...

Sir WILFRID LAURIER... J'en suis un moi-même.

M. W. F. MACLEAN : Sans doute. Si le Gouvernement est l'ami du cultivateur, il doit être intéressé à lui faire obtenir l'éclairage à bon marché. L'eau du Niagara actionne aujourd'hui des machines à Toronto, distance d'environ 80 milles, et y fournit l'éclairage dans beaucoup de maisons de commerce et d'habitations. Si ce résultat peut être obtenu à 80 milles, il peut l'être également dans toutes les habitations de cultivateurs dans la province d'Ontario, et chaque cultivateur dans cette province, comme dans la province de Québec, peut se procurer tout l'éclairage voulu à meilleur marché que le pétrole. Chaque jour davantage les cultivateurs ont besoin de force motrice pour actionner leur outillage, et la source la plus probable de leur approvisionnement sera l'électricité.

Mais ce résultat ne sera jamais obtenu si l'on permet à ces grandes compagnies de s'interposer.

Le phénomène peut-être le plus frappant de l'histoire contemporaire des Etats-Unis, c'est l'accaparement par certains capitalistes des Etats-Unis des gîtes assez peu étendus d'anthracite que ce pays possède. Ces propriétaires de charbonages, immensément riches, maîtres des chemins de fer, exigent tribut de tous les citoyens, grands ou petits de la république américaine. Mais voici que nous sommes menacés au Canada d'une coalition encore plus redoutable que celle du charbon. Si nous laissons ces particuliers très habiles, ces grands financiers s'emparer de toutes ces chutes d'eau, ils seront en mesure de forcer la population à payer de gros prix l'utilisation de la force électrique, de la même manière que les propriétaires de charbonnages ont forcé les Américains à payer le charbon trois fois plus qu'il ne vaut. Il est facile pour ces particuliers, disposant de forts capitaux, d'acheter les législatures, les conseils municipaux et les journaux et d'atteindre de cette manière leurs fins. A moins qu'un ministère à poigne ne se rende compte du véritable état des choses et n'applique le remède sur-le-champ, une coalition fondée sur l'accaparement de l'énergie électrique va s'emparer du Canada, de la même manière que la coalition fondée sur l'accaparement de la houille s'est rendue maîtresse des Etats-Unis, et ni législature ni Parlement ne seront en mesure d'y tenir tête. Je nourris donc l'espoir que le Gouvernement va déclarer sur-le-champ qu'il se propose de faire, à bas prix, aux particuliers, la distribution de la force électrique et d'interdire la transmission de cette force pour l'exploitation d'usines aux Etats-Unis. Nous devrions retenir cette force dans notre propre pays pour le bénéfice de nos propres industries, et assurer ainsi l'usage de la force motrice la plus économique à nos cultivateurs et autres intéressés.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député ne s'arrête jamais à mi-chemin, et bien qu'il se donne le nom de conservateur, je l'ai toujours regardé comme un radical très avancé.

M. W. F. MACLEAN : J'en suis un !

Sir WILFRID LAURIER : Dans son journal, le " World ", de Toronto, que je lis

tous les jours, je vois qu'il affecte de prendre un ton très prophétique. Toutefois, sur le sujet qui nous occupe, je me rapproche un peu plus que d'ordinaire de l'opinion de l'honorable député. Il est d'avis qu'il serait opportun de fournir la force électrique aux particuliers aux conditions les plus avantageuses. En cela nous sommes parfaitement d'accord. D'autre part, il est en faveur de la nationalisation de ces services, et à cet égard il va beaucoup plus loin que je ne voudrais m'aventurer. Je n'approuve pas l'idée de la gestion par les pouvoirs publics de tous les services d'utilité générale ; mais en ce qui regarde la fourniture de l'eau et l'éclairage, je ne vois pas de raison pour que ces services ne relèvent pas des pouvoirs publics, et ici je désigne particulièrement sous ce nom les autorités municipales. Je ne crois pas qu'il soit à propos de charger le gouvernement fédéral de la gestion et de la distribution de la force électrique ; mais je ne m'opposerais pas à ce que les autorités municipales fussent chargées de ce service. Même l'idée me paraît bonne. La présente motion a trait principalement aux eaux du canal de Beauharnois, creusé il y a quelque soixante ans pour faciliter la navigation, mais qui ne remplit plus aujourd'hui la fin pour laquelle il a été établi. En effet les bateaux, au lieu de s'engager dans ce canal, utilisent celui de Soulanges, et dès lors cette question se pose : Qu'allons-onus faire des eaux du canal de Beauharnois ? Il ne saurait y avoir qu'une réponse, et c'est qu'il faut les appliquer à des fins d'exploitation industrielle.

La force motrice fournie par ce canal n'est pas très considérable ; elle est au plus, à ce que je crois, de 10,000 chevaux, et de nombreuses demandes de concession nous ont été adressées à ce sujet. Comment devrions-nous en disposer ? Le Gouvernement ne songe pas à s'engager dans l'exploitation directe de cette force motrice ; il va laisser le champ libre à l'initiative privée ou aux municipalités. Nous n'avons reçu aucune demande de la part de municipalités ; mais plusieurs demandes nous ont été faites de la part de compagnies particulières. Il serait à propos de vendre cette source d'énergie à quelqu'un qui se chargerait de la mettre en œuvre et d'en faire la distribution au plus bas prix. Nous pourrons en disposer soit aux enchères publiques, ou directement en faveur d'un des requérants. Je poserai, tout d'abord, ce principe : quelle que soit la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement, celui-ci devra se réserver le droit de régler le prix de distribution. On dira peut-être que le moyen le plus sage serait d'effectuer la vente aux enchères publiques ; mais comme l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) l'a fait observer, toutes les chutes du voisinage de Montréal, celles de la rivière Richelieu, de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, sont toutes actuellement la propriété d'une seule compagnie, laquelle constitue, à ce qu'on prétend,—et avec raison, je pense,—un monopole. Il est avéré que, dans la ville de Montréal, on exige du consommateur de force électrique —certainement un prix plus élevé qu'on exige à Toronto—et naturellement la population de Montréal souhaiterait qu'il y eut de la concurrence. Mais si nous faisons appel de soumissions, il pourra bien arriver, comme l'a fait observer mon honorable collègue (M. Fisher), que cette chute d'eau devienne la propriété de cette coalition. Celle-ci est assurément en mesure d'en offrir un plus haut prix que qui que ce soit. Elle est sur les lieux, et il pourrait être de son intérêt de faire l'acquisition de cette source de force motrice et de la laisser inexploitée.

M. MONK : Mais vous pouvez vous réserver le droit de réglementation.

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce que je prétends. A mon avis, nous ne devons pas disposer de ces chutes d'eau sans retenir le droit de réglementer le tarif. Il nous reste à décider de quelle manière nous atteindrons ce but ; mais que ce soit de telle manière ou de telle autre, il est entendu dès maintenant qu'il nous faut attribuer à l'Etat, ou à un corps de la nature de la commission des chemins de fer, le droit de fixer les prix auxquels cette force motrice sera concédée au public. Je saisis cette occasion de corroborer la déclaration du ministre de l'Agriculture, en réponse à l'accusation lancée, il y a quelques semaines, dans une des feuilles hebdomadaires de Montréal, à savoir que la vente de ces chutes d'eau avait été l'occasion d'un gros scandale, la vente ayant été faite à une compagnie par le Gouvernement avec l'entente que le prix d'achat serait affecté en partie à l'achat du journal la " Presse." C'était une histoire absurde et sans le moindre fondement ; la meilleure preuve de la vérité de ce que je dis c'est que la chute d'eau en question n'a pas été vendue, elle est toujours en notre possession, et que l'offre qu'on nous a faite est toujours à l'étude.

Un mot, maintenant, de l'utilisation qu'on a faite de la force électrique des chutes de Niagara. L'honorable député (M. W. F. Maclean) n'a pas exposé la situation en grand détail. Il est d'avis que nous devrions interdire la transmission de l'énergie électrique aux Etats-Unis Mais il n'a pas déclaré que la loi américaine qu'il a citée il y a un instant, restreint la transmission aux Etats-Unis de la force électrique produite au Canada, à 160,000 chevaux-vapeur.

L'honorable député (M. Maclean) va prétendre, sans doute, que c'est déjà trop. Se plaçant au point de vue des intérêts canadiens, il nous demande d'interdire d'une manière absolue la transmission de la force électrique du Canada aux Etats-Unis. Je n'oserais affirmer que cette proposition n'a pas son bon côté. D'autre part, je ne la

trouve pas tellement bonne qu'il faille l'accepter. Toutes ces questions ont été mises à l'étude par la commission des voies d'eau limitrophes, corps international qui a déjà fait beaucoup de bien à l'un et l'autre pays. Le Canada et les Etats-Unis sont l'un et l'autre intéressés à la question du développement de la force motrice des chutes de Niagara, et dans la question de la réglementation nécessaire de cette exploitation. Notre Parlement a accordé la personnalité civile à deux ou trois compagnies autorisées à exploiter cette force motrice, en vue non seulement de son utilisation au Canada, mais de sa transmission aux Etats-Unis. Certes, ce serait prendre une sérieuse responsabilité que de refuser à ces compagnies le droit de transmettre cette force motrice aux Etats-Unis, aujourd'hui qu'elles ont engagé des capitaux considérables dans ces entreprises. Je me contenterai de répondre à l'honorable député que nous ne saurions à ce moment décider quelle ligne de conduite nous allons suivre à cet égard. La question est celle-ci : Devrions-nous autoriser la transmission de cette force motrice, devrions-nous restreindre cette transmission ou l'interdire complètement. L'honorable député serait disposé à interdire, avant d'avoir donné à la question l'attention qu'elle mérite, à mon avis. Il tire hâtivement une conclusion, et sans attendre le rapport de la commission, se montre disposé à interdire la transmission même d'un seul cheval-vapeur.

M. W. F. MACLEAN : On ne saurait laisser à une commission le soin de régler une question de politique générale.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai pas pour le moment d'opinion à exprimer quant à la ligne de conduite à suivre. Celle qu'on nous propose peut être bonne ; je n'ai pas d'opinion à offrir sur le sujet. Je me borne à dire que nous avons référé ces questions à une commission composé de représentants des deux nations, une commission qui a fait une excellente besogne dans le passé et qui a mis cette question à l'étude. Tant que nous n'aurons pas reçu le rapport de cette commission je ne pense pas que nous puissions être appelés à dire quelle est la ligne de conduite que le Gouvernement adoptera.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Le premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question? N'est-il pas vrai que la commission a déclaré qu'elle ne considérait pas qu'il fût de son devoir de régler cette question, et qu'elle n'était chargée de s'occuper que de l'utilisation de l'eau pour les fins de navigation ? Si je me rappelle bien, c'est là ce que dit son dernier rapport .

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Sproule) aurait donc lu le rapport en question. Dans ce cas, il est mieux renseigné que moi. Cette question relevait de mon collègue, le ministre des Travaux publics (M. Hyman), et je m'en rapportais à lui sur la question. Il ne m'a pas renseigné dans le même sens que vient de le faire l'honorable député (M. Sproule). Tout ce que je puis dire, c'est que nous n'avons pas reçu le rapport définitif de la commission sur ce sujet. On ne m'a pas informé de la date à laquelle il nous serait probablement remis, mais je pense que cette date n'est pas éloignée. Tant que le Gouvernement n'aura pas reçu le rapport de la commission, qui a étudié avec soin cette question-ci en même temps que d'autres de même nature, on est mal fondé, à mon avis, à lui demander d'annoncer la ligne de conduite qu'il entend suivre. L'honorable député (M. Sproule) reconnaîtra qu'il est plus sage d'attendre que le rapport de la commission ait été déposé.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ontario) : Il me semble que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'est guère fondé à réclamer du délai. En effet, telle n'était pas l'opinion du ministère, l'an dernier. On se souvient que le ministre de la Justice d'alors déposa un projet de loi en vue de régler la question même qui, au dire du premier ministre, ne saurait être réglée avant que le rapport de la commission ait été reçu. Il est vrai que ce projet de loi fut retiré, mais pour des raisons tout autres que celles indiquées par le premier ministre. Le bill faisait une exception en faveur d'une certaine compagnie, et le ministre de la Justice, en parlant du bill—je rapporte le fait de mémoire—proposa de le modifier de manière à soustraire d'autres compagnies à son application. Mais un membre de l'opposition, qui n'était autre que moi-même, si je ne me trompe, prétendit qu'on ne saurait être admis à invoquer des droits acquis dans des conditions comme celle-là. On suggéra d'autoriser le Gouvernement à imposer un droit sur les exportations (terme qui n'est peut-être pas très juste) de force motrice du Canada dans les Etats-Unis. La gauche fit observer que l'imposition d'un droit sur les exportations de cette nature ne pouvait pas être considérée comme empiétant sur les droits acquis, pas plus que ne le ferait l'imposition d'un droit sur des articles d'importation ; car le relèvement ou l'abaissement du tarif douanier peut fort bien avoir pour effet de gêner les opérations de certains particuliers, mais ne saurait être considéré comme portant injustement atteinte à des droits acquis.

Il ne me semble donc pas que l'objection faite par le premier ministre soit péremptoire. On l'a déjà dit, il ne semble pas que la commission internationale des voies navigables ait beaucoup à s'occuper de cet aspect de la question. Quant à l'autre aspect de la question, celui signalé à l'attention de la Chambre par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), dans le cours de la session dernière, et encore aujourd'hui, je partage entièrement l'opinion qu'on a exprimée touchant l'utilisation qu'il pourrait faire de la force motrice du canal de Beauharnois. Le

premier ministre donne à entendre que c'est là une question d'une grande difficulté. Je ne vois trop en quoi consiste la difficulté. Il est évident pour tous qu'en remettant cette chute d'eau—même si elle ne donne pas 10,000 chevaux—à la coalition préexistante, on ne ferait qu'ajouter à la force de cette coalition et aggraver la situation présente.

A entendre le premier ministre, il n'est pas bien sûr qu'il soit à propos de vendre le droit d'utilisation de cette force motrice aux enchères publiques. Mais le Gouvernement ne serait-il pas à même de fixer les conditions dans lesquelles se fera l'exploitation de cette force motrice ? Ne pourrait-on prescrire que toute personne, ou compagnie, faisant l'asquisition de cette chute d'eau devra, dans un certain délai, développer une quantité donnée de force motrice ? Vous pourriez faire davantage, et prescrire que la force motrice sera concédée au public suivant un certain tarif ; ou du moins vous pourriez déclarer, comme le premier ministre l'a donné à entendre, que les prix exigés des particuliers pour l'utilisation de la force motrice, seront fixés par la commission des chemins de fer. Puis, ayant ainsi établi au préalable les conditions d'utilisation de la force motrice nécessaire à la sauvegarde de l'intérêt public, vous pourrez mettre aux enchères cette source de force motrice, avec l'entente qu'on en remettra la jouissance à ceux qui en offriront le plus haut prix et assujettie aux conditions préalablement indiquées.

M. W. F. MACLEAN : Et avec l'entente que ces conditions pourront être modifiées de temps à autre.

M. R. L. BORDEN : En effet, c'est là une convention qu'il pourra être très utile d'insérer. A mon avis, si le Gouvernement s'appliquait sincèrement à l'étude de cette question il lui serait facile d'élaborer un plan pour l'exploitation, dans l'intérêt de la masse, de chutes d'eau qui sont aujourd'hui inexploitées. La force motrice de ces chutes serait ainsi mise à profit, et ce serait le public seul, et non pas des monopoleurs, qui en tierait avantage.

M. SPROULE : L'importance très grande acquise ces années dernières à l'utilisation de la force motrice des agents naturels dans notre pays devrait, à mon avis, engager la Chambre à s'occuper dès ce moment de la question. Il ne s'agit pas simplement pour l'Etat d'être très prudent dans la détermination des conditions mêmes de la concession des chutes d'eau ; il lui faut aussi faire en sorte de se réserver un droit de surveillance et de réglementation nécessaire en vue de la protection de l'intérêt public, pour le cas où il se produirait, plus tard, des changements dans le mode d'utilisation de ces chutes d'eau.

Le premier ministre a déclaré que son Gouvernement visait à assurer à la masse des particuliers le droit d'utiliser la force électrique au plus bas prix possible. C'est peut-être le but que le Gouvernement veut atteindre actuellement. Mais alors je lui demanderai depuis quand a-t-il tourné ses efforts de ce côté ? Etait-ce là ce que le Gouvernement avait en vue en concluant avec M. P. Davis un marché pour l'utilisation de l'excédent de la force motrice du canal de Cornwall, et en portant à quatre-vingt-quatre ans la durée de cette concession qui était d'alors de vingt et un ans ? Ce n'était sans doute pas la fin que le Gouvernement se proposait ; autrement il n'aurait pas ainsi entravé, pour près d'un siècle à venir l'utilisation de cette grande source naturelle de force motrice, et cela dans le but de satisfaire l'esprit de lucre d'un particulier.

J'ai toujours pensé que c'était là un des actes les plus imprudents que le ministère ait jamais commis; ce marché conclu par le Gouvernement relativement au canal de Cornwall est, à mon avis, une des plus fortes preuves de l'étourderie avec laquelle il aborde cette question de l'utilisation de nos cours d'eau. Comparez la ligne de conduite qu'il a suivie avec celle que suit actuellement le gouvernement de l'Ontario. Par l'entremise de leur commission pour l'utilisation de la force électrique, les habitants de l'Ontario sont à même de produire et de fournir la force motrice dans un rayon de cent vingt milles, si je ne me trompe, des chutes de Niagara, au prix de 10, 15 ou 17 dollars et 50 cents par cheval et par année. Le simple particulier qui veut se servir de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice, le cultivateur qui veut l'utiliser dans son exploitation agricole, sont les uns et les autres à même de le faire à des conditions raisonnables.

Examinez, d'autre part, ce marché conclu avec M. P. Davis, aux termes duquel l'Etat lui loue tout l'excédent de la force produite par le canal de Cornwall, au prix de mille dollars par année, et sur-le-champ accepte de son concessionnaire cette même force motrice au taux de 63 dollars par cheval, par année, avec l'obligation d'en utiliser chaque année une quantité déterminée, qu'il en ait besoin ou non. Je le répète, ce n'est pas là une preuve de sagesse de la part du ministère. On me dira peut-être que nos amis ont agi de la même manière ; mais la conduite du Gouvernement actuel n'en est pas meilleure pour cela. Ce que je reproche surtout au ministère c'est d'être intervenu, comme il l'a fait, et sachant que la demande de force motrice grandissait d'année en année, d'avoir immobilisé cette source de force motrice. Le marché primitif avait été conclu pour une période de vingt et un ans, et le ministère était à même d'en prononcer l'annulation dès qu'il le jugerait utile ; le ministère actuel a changé tout cela et immobilisé cette force motrice pour une période de quatre-vingt-quatre ans. Je ne vois pas que le ministère ait dans cette circonstance manifesté un grand

désir d'assurer au public l'utilisation à bon compte de la force motrice.

Il est une autre question qui mérite d'arrêter notre attention, c'est celle-ci : Dans quelle mesure le gouvernement fédéral peut-il légitimement utiliser dans ses canaux des chutes d'eau qui sont la propriété des provinces, pour les revendre ensuite à des particuliers ou à des compagnies, au détriment de la province ? Voyez le canal de la Trent. On m'informe que certains particuliers de cette partie du pays, ayant à leur tête M. le sénateur Cox, ce sont fait attribuer la plus grande partie des chutes utilisables le long de ce canal, et cela aux termes de conventions intervenues entre le gouvernement actuel d'une part, et M. le sénateur Cox et ses amis de l'autre. Que va-t-il arriver ? Dans quelque temps les cultivateurs établis le long de ce canal voudront utiliser cette force motrice, et ils constateront qu'elle a été aliénée pour toujours à leur détriment, en vertu d'une convention intervenue entre le ministère et ce particulier. Or, le Gouvernement avait-il bien le droit d'en agir de la sorte. De quel droit s'est-il emparé d'une des principales ressources d'une province et l'a-t-il aliénée de telle sorte que cette province ne peut en tirer aucun avantage ? Il ne faudrait pas permettre au gouvernement fédéral d'en agir ainsi. On m'informe que la plupart des chutes d'eau situées le long de ce canal et alimentées par les eaux de rivières ou de lacs, se trouvent aujourd'hui immobilisées aux termes de cette convention. Je prétends que ces chutes d'eau devraient être reconnues comme la propriété des habitants de la province où elles sont situées et où il est possible de les utiliser pour la satisfaction des besoins de la population locale.

Il se présente une autre question : celle de la dérivation de ces eaux vers les canaux. Dans le cas du canal de la Trent, du canal de Cornwall, du canal de Welland, du canal de Soulanges, ou d'aucun autre, ce sont des eaux appartenant à la province que l'on a détournées de leur cours naturel pour les faire servir à l'alimentation de ces canaux; tandis que, si l'ordre de la nature avait été respecté, on aurait pu utiliser ces eaux pour la production sur place de la force motrice, force motrice que l'on aurait ensuite pu transmettre aux particuliers, en conformité de règles posées par le gouvernement provincial. Le gouvernement fédéral est-il fondé à s'attribuer pour toujours l'entière disposition de cette force motrice ? Quant à moi, je ne le crois pas ; la loi ne l'y autorise pas. Mais, il manque assurément de prudence, chaque fois qu'il conclut un marché touchant à l'utilisation de cette force motrice, sans se réserver le droit d'annuler cette concession dès qu'il le jugera nécessaire dans l'intérêt public, en raison des changements qui pourront survenir plus tard dans les méthodes de production de cette force motrice, ou dans les usages auxquels on voudra l'appliquer. Le Gouvernement

M. SPROULE.

aurait dû se réserver le droit d'annuler ce contrat. Je suis heureux d'entendre le premier ministre déclarer que le ministère entend se réserver à l'avenir le droit de réglementation du tarif pour l'utilisation de cette force motrice.

A mon avis, il devrait toujours le faire, car c'est la seule garantie, et c'est une garantie très forte, contre les exactions des monopoleurs. Je suis opposé en principe à ce qu'on mette ces grands agents de la nature en interdit pour une aussi longue période de temps que le ministère l'a fait dans certaines circonstances ; et la même observation s'applique à certains des marchés conclus par l'ancien gouvernement de la province. Je sais bien que le gouvernement de l'Ontario en a agi de la sorte à plusieurs reprises, et je m'y suis opposé de toutes mes forces ; mais pour mettre un terme à ces abus, il a fallu changer de gouvernement. Que notre gouvernement fédéral s'instruise à cette école ; il ne saurait trop se hâter de s'assurer la maîtrise de ses ressources et de s'en réserver la gestion dans l'intérêt public. A mon avis, il ne faudrait laisser la libre disposition de ces forces motrices à des particuliers que pour une courte période, et il faudrait se réserver le droit d'annuler la concession dès qu'on jugera utile de le faire. D'autre part, je reconnais bien que la durée de la concession devrait être assez longue pour que le concessionnaire, particulier ou compagnie, juge qu'il a intérêt à faire les frais d'installation et puisse en retirer un bénéfice raisonnable.

L'Etat devrait également se réserver le droit de mettre un terme à cette pratique néfaste dont ces compagnies ont été coutumières dans le passé, et sont coutumières encore aujourd'hui : Je veux dire l'habitude de lancer des entreprises à capital-actions se composant principalement de valeurs fictives, le chiffre de ce capital fictif étant censé représenter aux yeux du public une valeur réelle d'autant sur laquelle il sera payé des dividendes, tandis que pour les trois-quarts ou les huit dixièmes, il est fictif, c'est-à-dire ne représente pas un seul dollar engagé de fait dans l'entreprise. Je dis donc que le gouvernement devrait se réserver le droit de forcer au besoin les compagnies à lui faire le bilan des sommes engagées dans l'entreprise, à lui faire connaître le montant de son capital nominal, les noms des actionnaires de la compagnie, le chiffre des actions payées, et la manière dont ils sont devenus acquéreurs de ces actions.

En ce qui regarde les eaux limitrophes, c'est autre chose, il se soulève à cette occasion nombre d'autres problèmes qui n'ont aucun rapport au sujet que nous discutons aujourd'hui. Mais quand l'utilisation de nos chutes d'eau, que ces chutes soient dans la province de Québec ou dans la province d'Ontario, je tiens que le droit de les exploiter appartient tout d'abord aux habitants de la province dans laquelle ces chutes sont situées que le Gouvernement doit réserver

ces chutes pour l'usage des habitants de la province en question, du moins autant que possible ; et que si le Gouvernement s'en occupe d'une manière quelconque ou les aliène en vertu d'une convention quelconque, il devra à tout événement se réserver le droit d'annuler cette convention si l'on constate plus tard qu'il est dans l'intérêt public que cette convention soit annulée.

M. MONK : Avant que la motion soit mise aux voix, monsieur l'Orateur, je tiens à présenter au premier ministre une courte observation : c'est que, si on l'a informé qu'il est impossible de développer plus de 10,000 chevaux-vapeur sur le canal Beauharnois, on l'a induit à erreur. Grâce aux progrès réalisés par la science moderne de l'électricité, je n'hésite pas à le dire, il est possible de développer une énergie électrique presque illimitée, sur le canal Beauharnois.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sont là nos renseignements et lorsque les documents voulus auront été déposés sur le bureau, nous constaterons, je crois, que l'honorable député fait erreur.

M. MONK : Je propose que la deuxième motion soit amendée par la radiation des cinq derniers mots.

(Les motions ainsi modifiées, sont adoptées.)

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL-NATIONAL—SECTION DE QUEBEC A MONCTON.

M. O. S. CROCKET demande :

Copie de tous décrets du conseil, levers de plans, rapports, documents et papiers de tout genre dont le dépôt n'a pas encore été fait, se rattachant au chemin de fer transcontinental national entre la ville de Québec et celle de Montréal.

Monsieur l'Orateur, mon espoir, en présentant cette motion, c'est qu'elle aura pour effet d'engager le Gouvernement à faire, à aussi brève échéance que possible, le dépôt d'un dossier aussi complet que possible tendant à donner aux citoyens du Nouveau-Brunswick une idée précise de leur situation en ce qui concerne leur intérêt dans le projet du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. En égard aux faits qui ont déjà été révélés dans cette Chambre, il serait oiseux, en ce moment, de rappeler le vif mécontentement qui existe dans cette province au sujet du retard insolite et évidemment inexcusable apporté à la construction des travaux de la section de Québec à Moncton. En vue de la grande précipitation apportée à la négociation de ce marché, au cours de l'été de 1903, en vue des flots d'éloquence versés par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) au cours de l'interminable harangue qu'il prononça en présentant le bill tendant à donner à cette entreprise un effet immédiat, en vue aussi de l'étonnante rapidité avec laquelle les groupes d'ingénieurs et les agents préposés aux achats se sont répandus par tout le pays, à la veille des élections générales, il n'est pas surprenant qu'aujourd'hui, séparés que nous sommes par quelques jours à peine de l'année 1907, il existe de vives déceptions et un grand mécontentement de ce que les travaux de construction sur la section de Québec à Moncton traînent en longueur depuis plus de deux ans.

Le 17 octobre 1904, deux semaines avant le jour du scrutin, aux dernières élections générales, le président de la commission du chemin de fer transcontinental, au cours d'une entrevue livrée à la publicité, déclara qu'à deux mois de cette date, la commission aurait recueilli assez de données pour lui permettre de prendre une décision et de faire un choix entre les deux routes projetées au Nouveau-Brunswick et que les études topographiques seraient assez avancées pour qu'elle fût en mesure d'adjuger, de bon printemps, les entreprises de construction aux deux extrémités de la ligne, de Québec vers l'est et de Moncton en gagnant l'Ouest.

Cela se passait au printemps de 1905. Inutile d'ajouter que, même à cette date tardive, cette prédiction ne s'est pas encore réalisée. Puis la commission même du chemin de fer transcontinental, dans son rapport provisoire du 31 mars 1905, déposé sur le bureau de cette Chambre au commencement de la session dernière par le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) déclare officiellement que les données obtenues suffisaient amplement pour l'autoriser à faire un choix entre les deux routes et qu'elle se proposait de commencer les études du tracé, durant la première semaine de mai et de les terminer, de façon à pouvoir adjuger les entreprises au commencement de l'automne. Cette prédiction ne s'est pas plus réalisée que la première.

Enfin, au mois d'août de la même année, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, au cours d'une entrevue publiée dans un journal d'Ontario, affirma que, depuis son départ d'Ottawa, on avait terminé les dernières études préliminaires et que le gouvernement en délibérerait la semaine suivante; que le tracé adopté pour la ligne au Nouveau-Brunswick dépendrait du rapport de l'ingénieur et il espérait que les marchés seraient adjugés, avant la fin de l'année.

Le 12 mars dernier, la chambre, à ma prière, ordonna le dépôt d'exemplaires de tous les documents et de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement et la commission à cet égard. Ce rapport, je l'ai en ce moment sous les yeux. Il se compose de trois lettres échangées entre le ministre des Chemins de fer et le président du chemin de fer transcontinental, du 26 au 29 avril 1905, et en outre le rapport de M. H. B. Lumsden, ingénieur en chef de la commission du Trancontinental, adressé aux commissaires en date du 27 avril, et

auquel était annexée la carte ou l'ébauche de la route. Voilà le dossier déposé par le ministre des Chemins de fer, et contenant, comme il l'a déclaré à cette Chambre, toute la correspondance échangée au sujet de cette importante question entre le Gouvernement et la commission : soit trois lettres, qu'on le remarque bien, échangées entre le ministre et la commission, du 26 au 29 avril 1905. La session dernière, le ministre s'est formalisé de ce que j'ai donné à entendre que ce dossier, évidemment, était incomplet. Je désire donner lecture de ces lettres, et cette lecture faite, il n'est pas un seul député, je crois, qui ne soit étonné de la déclaration du ministre des Chemins de fer affirmant qu'il ne manque rien au dossier. La première lettre, portant la signature de M. Wade, président de la commission, en date du 26 avril, est ainsi conçue :

Commission du chemin de fer transcontinental.
Cabinet du président,

A l'honorable H. R. Emmerson, C.P.,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Ottawa, 26 avril 1905.

Monsieur—J'ai l'honneur de vous informer que les renseignements recueillis sont suffisants pour qu'il soit pris une décision sur la question de savoir s'il faut adopter la route centrale à travers la province ou bien la route alternative par voie de Fredericton et du fleuve Saint-Jean.

Nous serons prêts à commencer le tracé la première semaine de mai et nous sommes à faire des préparatifs dans ce but. Si l'on tient à éviter des retards, il est urgent de prendre une décision à cet égard, immédiatement.

Rien ne semble indiquer dans la loi à qui il appartient de prendre cette décision, mais nous supposons que c'est au gouvernement que la chose incombe.

Seriez-vous donc assez bon que de soumettre la question au conseil afin qu'il soit pris les mesures jugées utiles.

Bien respectueusement.

F. B. WADE,
Président.

Deux jours plus tard, le 28 avril, le ministre des Chemins de fer répond :

Ministère des Chemins de fer et des Canaux,

Ottawa, 28 avril 1905.

A Monsieur P. B. WADE, C. R.,
Président.

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 26 du courant, me donnant à entendre que les commissaires du chemin de fer transcontinental sont d'avis que les renseignements obtenus sont suffisants pour les mettre en mesure de prendre une décision au sujet de la route à adopter pour l'établissement de ce réseau à travers la province du Nouveau-Brunswick. Vous dites que tout est prêt pour le commencement du tracé et que vous désirez qu'il soit pris une décision.

En réponse, je vous prierais de bien vouloir me transmettre un rapport concis sur les résultats des études que vous avez faites des différentes routes suggérées, me faisant part de votre avis touchant la route entre la jonction de la Chaudière et Moncton, qu'il serait préférable d'adopter; me faisant connaître en même temps les raisons qui vous ont porté à vous informer de cette opinion.

Permettez-moi de vous suggérer que dans le but d'éluciâer davantage la question, il serait bon que vous me transmettiez avec votre rapport une petite carte ou un ébauche de la route.

Je suis, monsieur,
Votre tout dévoué,
H. R. EMMERSON
Ministre des Chemins de fer et des Canaux.

C'est la seule lettre que, d'après ce dossier, le ministre des Chemins de fer semble avoir écrite sur cette question. Le le 29 avril, M. Wade adresse au ministre la réponse que voici :

Les Commissaires du chemin de fer
Transcontinental,
Cabinet du président,

Ottawa, 29 avril 1905.

L'honorable H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 28 du courant, relativement aux routes alternatives à travers la province du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous dire que je veillerai à ce qu'il soit fait droit à votre demande.

Notre ingénieur en chef a reçu instruction de dresser le rapport voulu.

Bien respectueusement,
F. B. WADE,
Président.

Puis, à la même date, figure le rapport de M. Lumsden, dont il a été donné lecture à la Chambre, la session dernière, rapport concluant à l'adoption du tracé de la route centrale ou de l'intérieur et qui semble avoir été dressé avec une expédition remarquable.

La session dernière, lorsque j'ai discuté cette affaire, j'avais le rapport en question sous les yeux et j'ai presque la certitude qu'il ne figurait alors dans ce dossier que les documents que je viens de citer. Hier soir, j'ai demandé au commis-archiviste de me remettre ce rapport afin d'en faire l'examen voulu en vue de la motion que je présente ; or, à ma grande surprise, je constate qu'il renferme un document que je n'y ai certainement point vu auparavant et il n'est guère possible qu'il ait pu échapper à mon attention, étant donné l'étude que j'ai faite de ce dossier, l'année dernière. J'ajoute que j'en ai conféré avec plusieurs députés qui s'intéressent à la question et qui ont examiné le dossier, la session dernière ; or, pas un seul d'entre eux n'a remarqué la présence de ce document dans le dossier, à cette époque. Disons en passant que personne n'a demandé le dépôt de ce document et qu'il ne rentre pas dans la motion que j'ai présentée à la Chambre. Ma motion demandait tout simplemnt le dépôt de la correspondance échangée entre la commission et le Gouvernement, relativement aux études du tracé du chemin de fer au Nouveau-Brunswick. Le document en question est une note revêtue de la signature du ministre des Chemins de fer, présentée à l'exécutif, et portant la date du 3 mai 1905. Pour la pre-

mière fois, en lisant ce document hier soir, j'ai découvert que ce rapport "concis"—ajoutons d'une concision illégitime, déloyale—ce rapport, dis-je, de l'ingénieur en chef, auquel on a fait allusion au cours du débat de l'année dernière, a été adopté et approuvé par la commission du Transcontinental. Voici le texte de cette note :

Ministère des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa, 3 mai 1905.

Documents et plan n° 110,617 inclus.

A Son Excellence le Gouverneur général en son conseil.

Note:

Le soussigné a l'honneur de soumettre avec la présente à la considération de l'exécutif une communication du président de la commission du Transcontinental, en date du 1er du courant, contenant un rapport de l'ingénieur en chef de la commission, avec plan annexé, relativement aux deux routes alternatives pour la partie du réseau projeté, de Moncton en gagnant l'ouest, à travers la province du Nouveau-Brunswick, les deux routes étant respectivement indiquées par les noms "la route de l'intérieur" et la "route du fleuve" le fleuve étant le Saint-Jean.

Le président déclare que la commission a approuvé ledit rapport, qui conseille l'adoption de "la route de l'intérieur".

Le tout humblement soumis.

H. R. EMMERSON,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Si mes honorables collègues ont bien suivi les lettres dont j'ai donné lecture et qui, avec le document que je viens de citer, constituent tout le dossier, ils auront sans doute observé une chose : c'est que, nonobstant l'affirmation formulée dans la note adressée à l'exécutif et portant que le président affirme que la commission approuve la proposition de l'ingénieur, il ne figure dans le rapport aucune correspondance indiquant que la commission ait pris pareille initiative ou que le président de cette commission ait fait pareille déclaration. Il est donc évident que le dossier que j'ai obtenu, la session dernière, était incomplet. La correspondance commence le 26 avril, par une lettre demandant au Gouvernement de prendre une décision, sous prétexte qu'on veut éviter tout retard et qu'il est urgent de prendre cette décision immédiatement ; et cependant, la seule démarche que le ministère, d'après ce dossier, ait faite, c'est de demander à la commission un rapport concis sur les études du tracé et l'expression de son avis, en vue de la décision à prendre. Relativement au rapport de l'ingénieur, à en juger d'après le dossier, on serait porté à croire qu'il est tombé aux mains du ministre, sans qu'il eût reçu de lettre du président de la commission ou de note quelconque, comme s'il se fût agi de quelque chose dont tout le monde avait peur, et le ministre et la commission, sauf l'ingénieur. Il n'existe pas même l'accusé de réception de la part du ministre des Chemins de fer, au reçu d'un document aussi important ; et quand j'ai lu ce dossier, la session dernière,—sans connaître la note présentée à l'exécutif et que j'ai vue, hier soir, pour la première fois—il m'a paru fort singulier que les commissaires du Transcontinental eussent transmis au Gouvernement la proposition de l'ingénieur en chef, sans faire connaître au Gouvernement l'opinion de la commission à cet égard. Evidemment, il s'est glissé une omission importante dans ce dossier, et quand se fera le dépôt des documents actuellement demandés, le ministre des Chemins de fer, j'espère, aura l'œil à ce qu'on annexe à ce dossier la lettre du président de la commission du Transcontinental accompagnant le rapport de l'ingénieur, ainsi que les lettres que le ministre aurait pu écrire, au reçu de cette communication.

Il y a encore une chose qui me frappe au sujet de cette correspondance : il s'agit de l'entrevue que le ministre des Chemins de fer accorda à la presse, à Halifax, au mois d'août 1905. Je l'ai déjà fait observer, le ministre des Chemins de fer déclara, dans cette circonstance, que depuis son départ d'Ottawa, au mois d'août, on avait terminé les dernières études préliminaires ; que le Gouvernement les examinerait la semaine suivante et que le tracé du chemin de fer dépendrait du rapport de l'ingénieur.

Je prie la Chambre de ne pas oublier le fait que voici : à l'époque où le ministre fit cette déclaration, il y avait plus de trois mois qu'il avait en sa possession le rapport de l'ingénieur et la proposition de la commission du Transcontinental, approuvant le choix de la route de l'intérieur—si toutefois ce dossier est exact, comme je le suppose. Encore un mot au sujet de l'état apparemment incomplet de ce dossier. Il est de notoriété publique que, quelques mois après la date de cette correspondance, mais avant que le rapport de M. Lumsden eût été mis au jour—car, si je ne me trompe, il n'a été livré au jour de la publicité qu'après son dépôt sur le bureau de cette Chambre, le 6 avril dernier, alors qu'il comptait déjà une année d'existence—le Gouvernement ordonna de nouvelles études des deux routes alternatives au Nouveau-Brunswick ; qu'on commença ces études dans l'automne de 1905, et qu'à peine en bonne voie, on les abandonna, pour ne les poursuivre que quelque temps après ; et tout cela, apparemment sans que le Gouvernement eût donné d'instructions écrites à la commission, sans qu'il se fût échangé de correspondance quelconque entre le Gouvernement et la commission, chose, à mon avis, fort remarquable.

Cette question des tracés à travers le Nouveau-Brunswick fut discutée de nouveau dans cette Chambre le 12 juin dernier, à l'occasion d'un crédit d $10,000,000 affecté à la construction des sections de l'ouest. J'ai alors demandé au ministre des Chemins de fer quand commenceraient les travaux entre Moncton et Québec. Il me répondit que des soumissions seraient probablement demandées au mois de juillet et,

pressé de questions, il ajouta qu'en toute probabilité, les travaux seraient en cours avant la fin de l'année. Malgré toutes ces promesses, nous voici réunis de nouveau en session, et on nous demandera, je suppose, de voter un nouveau budget et de nouveaux millions pour le Transcontinental ; on les emploiera, sans aucun doute, à hâter les travaux sur les sections de l'ouest, bien que jusqu'à présent nous soyons sans renseignements sur le résultat des explorations préliminaires entre Québec et Moncton. L'an dernier, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur la loi relative au Transcontinental décrétant que les travaux de construction devront être commencés simultanément de Winnipeg vers l'est et de Québec vers l'ouest, et de Moncton vers l'ouest et de Québec vers l'est. J'ai aussi fait remarquer que cette disposition de la loi a été violée par le Gouvernement qui hâte les travaux sur les sections de l'ouest et les retarde sur celles de l'est entre Québec et Moncton, et que cette violation de la loi constitue un manquement à la parole jurée, à l'égard des provinces maritimes.

L'honorable ministre a cherché à expliquer qu'il n'est pas urgent de construire le chemin entre Moncton et Québec ; mais après les raisons que je viens de donner et que la population des provinces maritimes connaît bien, les explications du ministre ne seront pas acceptées comme satisfaisantes, dans cette partie du pays. Le Gouvernement ne peut pas décemment demander aux représentants de Québec et des provinces maritimes de voter de nouveaux crédits pour cette entreprise, tant que nous n'aurons pas l'assurance expresse que les travaux de construction seront poussés simultanément sur les sections de l'est et de l'ouest comme le veut la loi.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a aucune objection à ce que la motion de l'honorable député soit adoptée et si j'y puis quelque chose, je verrai personnellement le ministre des Chemins de fer et je lui demanderai de déposer ces documents dans le plus court délai possible. J'ai suivi très attentivement le discours de mon honorable ami et j'ai été surpris de l'entendre dire qu'il soupçonne le ministère des Chemins de fer de n'avoir pas agi avec franchise à son égard, en ne déposant pas devant la Chambre tous les documents concernant cette affaire.

Le ministère des Chemins de fer ne peut avoir aucun intérêt à ne pas mettre le public dans ses confidences et à refuser de donner communication de tous les documents qui sont en sa possession. Le seul but du Gouvernement dans cette affaire, comme nous l'avons dit dès le commencement, est de trouver entre le pont de Québec et Moncton, le tracé le plus court et le plus avantageux. Si les travaux de construction sur cette section ne sont pas déjà en cours, mon honorable ami vient d'en donner lui-même la raison ; c'est que l'ingénieur du Gouvernement, M. Lumsden, a fait un rapport en faveur de la route de l'intérieur, et mon honorable ami n'ignore pas que cette décision de l'ingénieur a soulevé de vives protestations de la part de ceux qui favorisent ce qu'on appelle la route riveraine.

La question était trop sérieuse pour être traitée légèrement et bien que l'ingénieur eût décidé en faveur du tracé de l'intérieur et que les commissaires eussent ratifié ce choix, je considère qu'ils ont agi sagement en ordonnant une nouvelle exploration. C'est ce qui ressortira clairement des documents qui seront déposés. Pour ma part, je considère que s'il était démontré que la route riveraine est la plus avantageuse et la plus courte, il existe de nombreuses raisons pour lui donner la préférence sur l'autre ; mais si, d'un autre côté, il est constaté que c'est la route intérieure qui est la meilleure, je ne crois pas que le Gouvernement soit libre de la refuser.

Quant à la route qui sera choisie, nous ne pouvons pas le dire dans le moment, et pour ma part, je ne possède aucun renseignement qui me permette de me prononcer. Les études peuvent être complètes ou incomplètes ; elles sont peut-être suffisamment avancées pour nous permettre d'exprimer une opinion ; dans tous les cas, tous les documents seront déposés et pourront être étudiés par mon honorable ami ou qui que ce soit.

M. CROCKET : Je ne me plains pas de ce qu'une nouvelle exploration ait été ordonnée, mais du retard qu'on a apporté à la faire. Il y a maintenant plus d'un an qu'on y travaille, et aucun résultat n'a encore été communiqué à la commission ni au Gouvernement, bien que la première exploration que la commission, dans son rapport intérimaire du 13 mars 1905, déclare complète, ait été faite en moins de six mois. J'ai déjà mentionné la déclaration du président de la commission, le 17 octobre 1904, trois semaines seulement après le commencement des travaux, alors qu'il espérait obtenir tous les renseignements nécessaires, avant deux mois. Malgré tout cela, il y a maintenant plus d'un an que la nouvelle exploration est commencée et nous n'avons encore entendu parler d'aucun résultat.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Quant aux études topographiques entre Québec et le comté de l'Islet, je conseillerais à l'honorable premier ministre d'y voir personnellement, car j'ai été informé, à plusieurs reprises que le député provincial et le député fédéral du comté de Bellechasse ont insisté pour faire déterminer le tracé à leur convenance. Personnellement, j'ignore si cette accusation est fondée ou non, mais le préfet du comté, qui est un chaud partisan du Gouvernement est fortement opposé au tracé que les ingénieurs sont à arpenter. Avant mon départ, il y a huit jours, il m'a demandé si Sir Wilfrid Laurier le recevrait,

s'il venait à Ottawa. Je lui ai dit que je ne pouvais pas répondre à cette question. Il ajouta alors : Voulez-vous vous informer si sir Wilfrid Laurier m'accorderait une entrevue, et s'il me l'accorde, j'irai à Ottawa et je lui expliquerai que le tracé que vous avez proposé est celui qui devrait être choisi.

Sir WILFRID LAURIER : J'accorderai l'entrevue.

M. J. B. MORIN : Merci ; je lui écrirai en conséquence. C'est un partisan de l'honorable premier ministre et un homme capable et intelligent. Le tracé que les ingénieurs avaient d'abord choisi traversait le comté de Dorchester, à l'extrémité nord-est, jusqu'à la rivière Abénaquis, et passait ensuite par les comtés de Bellechasse, Montmagny, etc. Mais on reconnut plus tard que ce tracé était impraticable.

L'honorable premier ministre se rappelle qu'il y a trois ans, je lui ai demandé de ne pas adopter de tracé définitif avant d'avoir fait étudier celui que je lui proposais. Il me le promit, et ses ingénieurs sont venus, mais pour repartir bientôt, et ils firent tout en leur pouvoir pour amener le tracé jusqu'à la rivière Abénaquis. On aurait dit qu'ils étaient bien décidés à ne pas passer par la rivière Etchemin. Pour une raison ou pour une autre, ils voulaient absolument aller à la rivière Abénaquis, et que firent-ils ? Comme je l'ai déjà dit, par le tracé que j'ai indiqué, entre le pont de Québec et le comté de Bellechasse, sur un parcours de soixante et quinze milles, on n'aurait pas à construire un seul pont de plus de vingt pieds. J'ai dit que s'il fallait un pont de plus de vingt pieds, je le ferais construire à mes frais et je renouvelle cette offre aujourd'hui. Le tracé que les ingénieurs proposent aujourd'hui part du pont de Québec, traverse le comté de Dorchester à son extrémité nord-est et se dirige vers la rivière Etchemin qu'il traverse à la côte Saint-Malachie, où il faudra construire un pont très long et très élevé. Le tracé longe ensuite le côté ouest de la rivière Saint-Malachie qu'il traverse pour redescendre de l'autre côté, de manière à doubler la voie et les courbes. On dirait qu'il faut absolument qu'ils atteignent la rivière Abénaquis et par ce moyen ils la rejoignent à sa source. J'ignore si les deux représentants de Bellechasse sont opposés au tracé que je propose, uniquement parce que je suis conservateur, mais je ne crois pas cette raison suffisante. Je ne suis qu'un homme, et comme beaucoup d'autres, je puis être appelé à quitter cette terre d'un moment à l'autre, et je ne vois pas pourquoi le comté de Dorchester aurait à souffrir de mes opinions politiques. Personnellement, peu m'importe où passera le chemin. Je suis vivant aujourd'hui, mais je puis mourir demain, et mon unique ambition, que je sois conservateur ou libéral, c'est d'avoir un chemin de fer qui rende service au public. Qu'on adopte mon tracé ou celui d'un autre, il faut nécessairement que le chemin traverse les comtés de Bellechasse, L'Islet, Montmagny, etc., s'il ne les traverse pas à un endroit, il les traversera à un autre. Alors, quelle différence cela fait-il ? Voici les cinq doigts de ma main ; quelque soit celui que l'on frappe, la douleur sera la même ; il en est ainsi du chemin.

On m'a quelque fois reproché d'avoir voté contre la construction de ce chemin. Je désire m'expliquer une bonne fois sur ce point, et je crois que c'est aujourd'hui le bon moment. Lorsque le 30 juillet 1903, dans un discours qui a duré de trois heures et 15 minutes jusqu'à cinq heures et 45 minutes, l'honorable premier ministre a déposé son bill relatif au Transcontinental, il n'a pas mentionné une seule fois le comté de Dorchester et n'a jamais parlé de construire un chemin dans ce comté. Si l'on ne veut pas s'en rapporter à ma parole, les " Débats " sont là pour corroborer ce que je dis. A ceux qui m'accusent d'avoir voté contre un chemin de fer, je réponds que personne ne m'a offert un chemin de fer. Comment ai-je pu refuser une chose qui ne m'a jamais été offerte ? Cela est assez clair, mais ce n'est pas tout. Lorsque je me fus rendu compte que le chemin devait partir du pont de Québec et traverser les comtés de Lévis, Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska, jusqu'à Témiscouata, M. Fitzpatrick m'aborda un jour dans le corridor et me demanda si je voterais en faveur du chemin. Je lui dit qu'il pouvait répondre à cette question aussi bien que moi. " Comment cela," fit-il ? " Le chemin passera-t-il par Dorchester," répliquai-je? " Mais, sans aucun doute," dit le ministre. " Le premier ministre," fis-je observer, " ne l'a jamais promis." —" Oui."—" Non ; et voyons les Débats."

—Je vous affirme que le chemin sera construit.

—Très bien ; dans ce cas je voterai en faveur du projet. Si on m'offre de construire un chemin de fer dans le comté de Dorchester, je ne serai pas assez égoïste pour le refuser.

—Vous pouvez être certain que le chemin passera dans le comté de Dorchester.

—Me répèterez-vous cette promesse dans la Chambre?—cela se passait dans le corridor, tout près de la porte. Je vous assure que je voterais deux fois pour ce chemin, si je le pouvais.

—Non, non ; je ne puis pas faire cela?

—Pourquoi?—" Je ne suis pas le premier ministre."—" Vous êtes ministre, au moins. Vous faites partie du cabinet quand il s'agit de me refuser quelque chose, mais vous semblez n'en plus faire partie, lorsque je vous demande une promesse. Voici une autre proposition : voulez-vous demander à sir Wilfrid Laurier, le chef du Gouvernement,

de ratifier la promesse que vous me faites en ce moment ?"

—" C'est impossible ; je ne puis pas faire cela."—" Vous voulez tout simplement me jouer."

Je donnerais volontiers $10 pour que M. Fitzpatrick fût ici en ce moment. Mais il est parti et je n'y puis rien.

On se rappelle aussi et il est facile de prouver que lorsque les bills ont été discutés en deuxième et en troisième lectures, j'ai proposé quatre motions demandant de faire passer le chemin par la rivière Etchemin, et que toutes ont été rejetées. Si je ne désirais pas voir ce tracé adopté, pourquoi aurais-je proposé ces motions ?

J'ai été, un jour, pris à partie, à propos de cette affaire, et je veux que celui qui m'a attaqué sache que j'ai répété son accusation dans cette Chambre ; je veux qu'il lise ce que j'ai eu à dire. Son nom est Taschereau, de Québec—Alleyn Taschereau. C'est un farceur, naturellement. Pendant la dernière élection, il est venu parler à un endroit où j'étais et je vais rapporter textuellement ce qu'il a dit, pour qu'il sache que ses sottises ont été répétées. Il est arrivé comme un farceur, et a prétendu que j'étais à blâmer, si nous n'avions pas de chemin.

"Qu'est-ce que sir Wilfrid Laurier a fait, dit-il ? Il est allé avec son bill à la main, trouver chaque député à son siège, demandant à tous de le signer, en leur expliquant qu'il voulait construire le chemin, mais qu'il ne pourrait pas le construire, si les députés ne signaient pas. Rendu au siège de Morin, il lui dit : Voulez-vous avoir l'obligeance de signer ce document ; je désire avoir votre consentement pour construire un chemin de fer dans le comté de Dorchester. Et Morin a répondu : Alez-vous-en ! Allez-vous-en ! Je ne veux pas que vous construisiez un chemin de fer dans le comté de Dorchester."

Si je me permets de rapporter cet incident dans cette Chambre c'est que je veux que cet homme lise et sache ce que j'ai dit. Par la même occasion, les électeurs qui l'ont entendu, sauront le cas qu'il faut faire de ces accusations.

Naturellement, je lui ai répondu qu'il ne savait pas ce qu'il disait, et que sir Wilfrid Laurier n'est jamais allé de siège en siège pour faire signer des documents de cette nature, qu'il avait le droit de construire le chemin ou de ne pas le construire.

Je n'ai plus rien à dire, monsieur l'Orateur.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : Mon honorable ami de Dorchester ayant mêlé mon nom à cette affaire.

M. MORIN : Je n'ai nommé personne.

M. O. E. TALBOT : L'honorable député (M. Morin) a mis les deux représentants de Bellechasse en cause, et je suis l'un de ces représentants-là. Afin de mettre les choses au point, et pour l'édification de l'honorable député de Dorchester aussi bien que pour l'information de la Chambre, on me permettra peut-être d'exposer la situation en quelques brèves observations.

On a fait les études topographiques que l'honorable député de Dorchester avait demandées. Des levés ont été faits d'un bout à l'autre de son comté dans le but de savoir s'il était possible de mettre à exécution le projet dont il avait saisi le Parlement. D'après le rapport qui fut fait à la suite de ces levés, ce projet est irréalisable, car si le chemin de fer devait passer par là, il faudrait lui faire traverser l'état du Maine pour le faire pénétrer au Nouveau-Brunswick. Je dois dire qu'il a été fait trois levés différents, et lorsque les documents demandés par l'honorable député d'York (M. Crocket) seront déposés sur le bureau de la Chambre, on verra que les études topographiques faites en dernier lieu ont abouti à la découverte, dans le comté de Bellechasse, d'un tracé qui aura pour effet de raccourcir la ligne de treize milles et de faire faire au pays, sur le coût de la construction, une économie d'environ $250,000. Lorsque les documents seront déposés, je crois que chacun n'aura qu'à féliciter le Gouvernement et la commission de ce qu'ils ont fait par rapport à ces levés.

M. MORIN : Monsieur l'Orateur, je voudrais seulement...

M. L'ORATEUR : L'honorable député ayant déjà eu la parole, il ne peut la reprendre que du consentement de la Chambre.

M. MORIN : Mes observations seront très brèves. Ce chemin de fer ne me passionne en aucune façon. L'affaire s'expliquera lorsque les documents auront été déposés. Le Gouvernement a publié un volume où se trouve indiqué le degré d'altitude de toutes les stations et citernes situées sur le parcours des chemins de fer du pays ; dans un autre volume se trouve consignée l'élévation du sol canadien en général. Un de ces jours, je mettrai sous les yeux de mon honorable ami de Bellechasse (M. Talbot) des données établissant que le point le plus élevé du tracé que je propose n'atteint même pas mille pieds au-dessus du niveau du pont de Québec.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN RAPPORT.

Ordonnances rendues par le conseil du territoire du Yukon en l'an 1906.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à cinq heures et quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 29 novembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PROJET DE LOI MODIFIANT LE STATUT DE 1903 RELATIF AUX CHEMINS DE FER.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je dépose le bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer adoptée en 1903.

Monsieur l'Orateur, en soumettant cette proposition de loi, j'ai surtout en vue d'étendre aux compagnies de chemins de fer les dispositions de la loi telle qu'elle existe aujourd'hui ; je veux surtout qu'elle s'applique aux compagnies de chars-dortoirs et de télégraphe. La modification que je propose dans la loi ne consiste qu'à insérer les mots "compagnies de télégraphe ou de chars-dortoirs" dans l'article tel qu'il existe aujourd'hui. Je me suis informé, après une enquête minutieuse faite auprès du comité des chemins de fer, que ce dernier n'avait aucune autorité sur les lignes télégraphiques ; à l'heure qu'il est, il existe à North-Bay certaines difficultés ; à cet endroit, des lignes télégraphiques se rejoignent, et nos statuts ne contiennent aucune disposition obligeant l'une ou l'autre des compagnies intéressées à échanger les dépêches qu'elles peuvent recevoir. Or, je veux les obliger à le faire, de même que je demanderai qu'on force les compagnies de téléphone à faire la même chose. Je vais plus loin ; j'ai l'intention de changer la loi de façon à obliger toutes les compagnies de chemins de fer à n'imposer qu'un tarif maximum de deux cents par mille pour le transport des voyageurs. Je m'attaquerai aussi aux compagnies possédant des lignes téléphoniques pour les forcer à échanger des messages à de longues comme à de courtes distances.

(La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de sa première lecture.)

VENTE DE BILLETS DE CHEMIN DE FER.

M. W. F. MACLEAN : Je dépose le bill (n° 7) modifiant la loi concernant la vente des billets des voyageurs sur les chemins de fer. Pour être court, monsieur l'Orateur, je dirai que cette proposition de loi a pour but de faire disparaître le statut qui existe aujourd'hui et qui fait un criminel de l'individu qui vend un billet de chemin de fer. Il y a quelques années le Parlement a adopté une législation qui rendait coupable d'une offense celui qui vendait, sans permis, un billet de chemin de fer à l'heure actuelle c'est un crime pour n'importe qui possède un billet de voyageur de le vendre ; il doit revenir au bureau du chemin de fer pour se faire remettre son argent. Je demande que la loi soit modifiée de façon à ce qu'un billet de chemin de fer soit considéré comme un billet de banque, et que son détenteur puisse le céder à une autre personne.

Une législation semblable à celle que nous avons maintenant constitue des injustices à l'égard du public voyageur. Eh quoi! on achète un billet pour se rendre, disons d'Ottawa à Toronto, à des prix réduits, à condition qu'on revienne par la même route. L'objet que j'ai en vue c'est d'obliger une compagnie de chemin de fer à n'émettre des billets pour le transport des voyageurs qu'aux conditions les plus favorables possibles, en permettant aux voyageurs intéressés de revenir quand ils le veulent. J'en suis encore à trouver le pays où, aujourd'hui, il y a une loi qui déclare que c'est un crime de vendre un billet de chemin de fer du moment qu'il a été acheté. Il devrait être accepté à toute époque, et utilisé par tout autre que le voyageur qui l'achète. C'est la loi qui existe aux Etats-Unis et qui, à mon sens, devrait être appliquée ici. Je veux surtout soumettre cette proposition de loi à la Chambre, parce que je constate que les compagnies de chemins de fer ne se conforment pas aux dispositions de leur charte primitive.

Aujourd'hui le Grand-Tronc devrait fournir un service régulier à toute la population des localités qu'il dessert, à raison d'un cent par mille ; il refuse d'obéir à la loi sur ce point ; cependant il faut appliquer la loi et regarder comme un criminel celui qui vend un billet de chemin de fer.

(La motion est adoptée et le bill subit sa première épreuve.)

QUESTIONS.

LA GARE DU MARCHE CHAMPLAIN A QUEBEC.

M. A. LAVERGNE demande :

1. Est-il à la connaissance du gouvernement que la commission du Transcontinental National a l'intention de construire une gare sur le marché Champlain, à Québec ?
2. Dans l'affirmative, quel est le coût estimé des travaux nécessités par cette construction?
3. Le gouvernement sait-il que le conseil de ville, la Chambre de commerce de Québec, les compagnies de navigation et de chemin de fer ont exprimé une opinion contraire à la construction d'une gare à cet endroit ?
4. Y a-t-il eu quelques représentation faites en ce sens au gouvernement ?
5. A-t-on proposé au gouvernement un autre site plus avantageux pour la construction d'une gare union ?
6. Le gouvernement sait-il que la gare projetée sur le marché Champlain sera une menace pour la beauté et la prospérité de Québec.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (Premier Ministre)—pour le ministre des Chemins de fer. Je suis informé qu'il n'y a pas de telle correspondance.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toutes circulaires adressées par le bureau d'immigration, au cours de la présente année, aux agents du département dans le Royaume-Uni et sur le continent européen, ainsi qu'aux agents de transport dans le Royaume-Uni et sur le continent européen.—M. Chisholm.

Copie des proclamations affichées lors des élections de 1904 dans les districts électoraux de Selkirk, Provencher, Macdonald, Lisgar, Marquette, Souris, Brandon et Portage-la-Prairie.—M. Roche.

Etat donnant les noms, domiciles, ports d'attache et dates de départ des officiers et des équipages des steamers "Minto", "Stanley", et "Princess" et des dragueurs "W. S. Fielding,", "Saint-Laurent" et "George McKenzie".—M. A. A. McLean.

DISETTE DE CHARBON AU NORD-OUEST.

M. R. L. BORDEN : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je veux demander si l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) n'a pas reçu des nouvelles inattendues au sujet du règlement de la grève des houilleurs qui travaillent dans les houillères de Lethbridge.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : Hier, j'ai eu une entrevue avec le gérant de la compagnie des charbonneries de Lethbridge ; malheureusement cet entretien a été des plus pénibles ; la mère de mon interlocuteur était sur le point de mourir, si elle n'était pa morte à ce temps-là. Nous sommes en comunication avec le sous-ministre du travail et j'espère recevoir des nouvelles favorables d'une minute à l'autre.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

M. ALBERT J. S. COPP (Digby) : Monsieur l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je veux soulever une question personnelle. Hier soir, on a signalé à mon attention une prétendue entrevue que j'aurais accordée à l'un des reporters du "Telegraph", de Saint-Jean, le 18 octobre dernier ; allusion a été faite à cette entrevue par l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Stockton). Je vais lire cette entrevue qui est intitulée :

LES CHANCES DE WELDON LAISSENT A DESIRER, S'IL FAUT EN CROIRE UN DEPUTE LIBERAL.

M. Copp, de Digby, parle de l'élection partielle Fielding—Les pêcheries.

M. A. J. S. Copp, représentant du comté de Digby (N.-E.) est au Royal.

Parlant à un reporter du "Telegraph", au sujet de la lutte dans Queen-Shelburne, où le Dr Weldon se présente contre l'honorable W. S. Fielding, le député de Digby a émis l'avis que le candidat conservateur n'avait pas la moindre chance. "Tout d'abord," a-t-il dit, "Weldon n'habite pas le comté. Un candidat habitant la circonscription obtiendrait certainement plus de vote, mais, comme je l'ai déjà dit, aucun candidat de l'opposition n'aurait, en quelque circonstance que ce soit, la moindre chance de remporter la victoire. Je crois, et c'est là l'opinion générale, que le ministre des Finances va sortir de cette campagne avec une majorité double de celle qu'il avait précédemment. Vous pouvez aussi dire, si vous voulez, que la ligne de conduite suivie en cette élection par le parti conservateur lui a fait un tort immense par toute la Nouvelle-Ecosse." Comme on lui demandait à qui serait probablement dévolue la direction de la campagne conservatrice dans Queen-Shelburne, M. Copp a dit qu'il croyait que cette direction serait probablement confiée à M. J. J. Ritchie.

Je ne trouve rien à redire à cela, mais un peu plus loin on lit ce qui suit dans l'interview en question :

Comme on l'interrogeait au sujet des pêcheries, cette année, dans la Nouvelle-Ecosse, M. Copp a dit qu'il regrettait d'avoir à dire que la saison n'avait pas été aussi bonne, sous ce rapport, que l'année dernière, et qu'en réalité la pêche allait toujours en diminuant depuis deux ou trois ans. C'est là aussi, dit-il, ce qui peut se constater pour toutes les pêcheries du nord de l'Amérique, et ce fait est infiniment regrettable.

Interrogé au sujet de la cause de cet état de choses, M. Copp répondit que la raison en était que l'argent voté pour la conservation et la production des pêcheries n'était pas dépensé comme il devait l'être.

Eh bien, monsieur l'Orateur, je tiens à déclarer que je ne me suis jamais exprimé de la sorte, et je n'ai jamais rien dit, non plus, qui pourrait être interprété comme laissant entendre que l'argent destiné à la conservation et à la protection des pêcheries n'avait pas été dépensé ainsi qu'il devait l'être.

IMPRESSION DES RAPPORTS DU COMMERCE ET DE LA NAVIGATION.

M. JOHN W. DANIEL (Saint-Jean, N.-B.) : Avant de passer à l'ordre du jour, je désirerais, monsieur l'Orateur, demander au ministre des Douanes comment il se fait que, sur les pages 22 et 23 des rapports du commerce et de la navigation, les chiffres pour les importations et exportations attribuées à la Nouvelle-Ecosse soient pour les années 1903, 1904 et 1905, alors que pour toutes les autres provinces les chiffres donnés, soit avant ou après ces pages, sont pour 1904, 1905 et 1906. J'aimerais à savoir s'il n'y a là ou non qu'une erreur de typographie. Un peu plus loin, quand les rapports sont donnés par provinces, les chiffres sont pour 1904, 1905 et 1906, et non pas pour 1903, 1904 et 1905. Cela ne laisse pas que d'offrir un certain ennui, car il nous est impossible de prétendre être renseignés exactement sans savoir si nous pouvons nous en rapporter à ce qui est imprimé pour 1903, 1904 et 1905, ou s'il faut plutôt com-

prendre qu'il s'agit de 1904, 1905 et 1906. Je vais adresser ce rapport au ministre même.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : On ne m'a jamais encore parlé de cela, monsieur l'Orateur, mais je vais m'en occuper et je donnerai les informations voulues.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL BUDGET PRINCIPAL.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) soumet le message suivant du Gouverneur général, et monsieur l'Orateur en donne lecture :

GREY

Palais du gouvernement, Ottawa, 29 nov.1906.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget des sommes requises pour le service public du Dominion pour l'année expirant le 31 mars 1908, et, conformément à la constitution de 1867, il recommande ce budget à l'attention de la Chambre des communes.

Sur motion de M. Fielding, le message de Son Excellence ainsi que le budget sont renvoyés au comité des subsides.

VOIES ET MOYENS—LE BUDGET.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose :

Que la Chambre se forme en comité, pour examiner les voies et moyens à adopter pour prélever les subsides à être accordés à Sa Majesté.

Monsieur l'Orateur, en prenant la parole aujourd'hui, pour présenter à la Chambre mon onzième budget, je sens que je suis en mesure de fraterniser avec les députés de l'un et l'autre parti, car, j'en suis convaincu, tous, d'une voix commune, doivent se féliciter à l'envie sur la grande prospérité dont ne cesse de jouir le pays. Les années d'abondance se succèdent sans relâche et certes, je puis bien, sans exagération, affirmer que jamais encore, au cours de notre existence nationale, pareille prospérité n'a régné au sein du Canada. Çà et là, il est vrai, dans notre monde commercial, il surgit certains incidents qui ne laissent pas que de créer d'assez vives inquiétudes ; mais tout nous porte à croire que ces nuages se dissiperont. Dans l'est du Dominion, des intérêts industriels fort importants semblent placés dans une situation critique, par suite de déplorables différends qui ont éclaté entre deux puissantes corporations. Ces deux sociétés ont une dette à acquitter envers le Parlement et le public canadien ; et en pareille circonstance, je crois être l'écho et l'interprète des sentiments et de la pensée du Gouvernement et de ce Parlement, en affirmant que nous espérons que les personnes qui dirigent ces grandes entreprises feront toutes les tentatives possibles, déploieront tous les efforts raisonnables et cela à brève échéance, afin d'en venir à un accord et de mettre fin à un différend qui, s'il se prolongeait, pourrait jeter de graves perturbations dans les affaires d'une importante partie du Canada. Sur d'autres points du pays, il a surgi, malheureusement, des difficultés se rattachant à la question ouvrière ; mais, après tout, ce ne sont là que des manifestations de progrès et de développement national : c'est la classe ouvrière qui demande à participer, dans une plus large mesure, à ces grandes richesses dont l'accumulation a été provoquée par le développement du pays. Sans doute, il est regrettable que pareils incidents se produisent ; cependant, nous en avons l'espoir et la confiance, ce ne sont là que des taches qui comme celles du soleil, obscurcissent momentanément l'éclat de notre prospérité et se dissiperont bientôt.

Cette année, notre budget est présenté à la Chambre en des circonstances tout à fait exceptionnelles. D'ordinaire, c'est en février ou en mars que se fait l'ouverture des Chambres, et le Parlement est saisi de la loi des finances, quelques jours ou peut-être quelques semaines plus tard. Cette année, eu égard à la modification apportée à notre système d'année fiscale, nous sommes en mesure de convoquer les Chambres en novembre, et le budget est aussitôt déposé sur le bureau. Dorénavant, notre année fiscale finira le 31 mars, au lieu de se terminer le 30 juin, comme par le passé. Nous comptons qu'il découlera de cette réforme de précieux avantages au point de vue de l'administration des affaires publiques. Le Parlement tenant ses sessions l'hiver, comme nous l'espérons, les députés auront l'été ou une notable partie de cette saison à leur disposition tant pour vaquer à leurs propres affaires que pour prendre du délassement, s'ils sont assez heureux pour pouvoir jouir de quelque loisir. Cependant, tout en espérant nous réunir ici, en novembre, il ne serait pas légitime d'espérer que, même sous ce nouveau régime, le budget puisse être présenté au Parlement à aussi courte échéance. De puissantes raisons militent maintenant en faveur de la présentation de la loi des finances au commencement de la session, puisqu'il nous faut étudier l'importante question du tarif. En pareilles circonstances, tout le monde en convient, le pays a tout à gagner à la prompte expédition de cette question. Puisque le tarif douanier est la partie principale du budget actuel, j'estime utile d'abréger mes observations sur d'autres points afin de donner les éclaircissements les plus complets possibles sur les modifications que nous voulons soumettre à la Chambre.

L'année fiscale 1905-1906 qui s'est clôturée, le 30 juin dernier et pour laquelle les comptes publics viennent d'être déposés sur le bureau, peut être considérée comme une année de prospérité financière aussi bien que de prospérité générale. D'après nos prévisions pour l'année, les recettes devaient s'élever à $79,000,000. Elles ont atteint le chif-

fre de $80,139,36007. Il y a donc une plus-value au delà des évaluations budgétaires, de $1,139,360.07.

Quant aux dépenses, imputables sur le fonds du revenu consolidé, notre évaluation était de $66,500,000. La dépense a atteint le chiffre de $67,240,640.95.

Il y a donc augmentation de dépenses, au delà des prévisions budgétaires de $740,640.95 ; mais, d'autre part, il y a accroissement de recettes de $1,139,360.07. Ainsi, le résultat net des opérations de l'exercice, tant en matière de recettes que de dépenses imputables sur le fonds consolidé, c'est que, tandis que j'avais compté sur une plus-value de $12,500,000, la plus-value réelle s'est élevée à $12,898,719.12. Cette statistique figure dans le tableau suivant :

—	Réel.	Prévisions.	Inférieur à l'évaluation.	Supérieur aux prévisions.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes	80,139,360 07	79,000,000 00		1,139,360 07
Dépenses	67,240,640 95	66,500,000 00		740,640 95
Plus-value	12,898,719 12	12,500,000 00		398,719 12

Les recettes font preuve d'une remarquable expansion, puisqu'elles dépasent de $8,956,587.40 le revenu de l'exercice 1905, soit une augmentation de 12½ pour 100. D'autre part, les dépenses accusent une augmentation de $3,920,958 sur celles de 1905, soit un peu plus de 6 pour 100. Durant cet exercice, nos dépenses—il s'agit toujours de frais imputables sur le fonds consolidé—se sont gonflées jusqu'à concurrence de 6 pour 100 ; mais, d'autre part, nos recettes se sont accrues jusqu'à concurrence de 12½ por 100.

Deux fois, par le passé, en 1903 et en 1904 le budget a présenté une plus-value d'un chiffre supérieur à celui que j'ai mentionné. La totalité nette des excédents accumulés au cours de la période décennale écoulée s'élève à $77,198,884.97. Durant cette période, une seule fois en 1897, le budget a accusé une moins-value s'élevant à $519,000.

Si nous établissons la comparaison entre les recettes de 1904 et celles de 1905, nous constatons avec plaisir que dans chaque service, il y a eu augmentation de revenu, comme le fait voir le tableau que voici :

—	1904-5.	1905-6.	Augmentation.
	$ c.	$ c.	$ c.
Douanes	41,433,648 60	46,064,597 89	4,630,979 29
Accise	12,586,474 80	14,010,220 30	1,423,745 50
Postes	5,125,372 67	5,933,342 53	807,969 86
Terres fédérales	1,292,301 14	1,668,164 35	375,861 21
Chemins de fer	7,050,892 11	7,950,552 97	899,660 86
Divers	3,694,083 35	4,512,484 03	818,400 68
Total	71,182,772 67	80,139,360 07	8,956,587 40

Dans tous les services publics nous constatons une augmentation considérable des recettes, chose dont il faut se réjouir. Si l'on prend un ou deux de ces services, comme exemple, on constate que le service des postes, durant l'exercice 1905, se solde par un excédent de $490,844. Ce résultat est déjà très satisfaisant, relativement à la situation financière des années passées, alors qu'avec un taux de taxes postales plus élevé qu'aujourd'hui, nous dépensions toutes les recettes, accusant, à la fin de l'exercice, une moins-value de $500,000 à $600,000. Je le répète, en 1905, le budget de ce ministère accusait une plus-value de $490,844, mais l'an dernier (1906) il a donné un excédent d'un peu plus d'un million.

POSTES.
1905-1906.

Recettes	$ 5,933,342 53
Dépenses	4,921,577 22
Excédent	$ 1,011,765 31

Il est arrivé trop souvent que le bilan des opérations du chemin de fer de l'Intercolonial ait été défavorable et nous devons nous réjouir de voir que les rapports de la dernière année, présentent les choses sous un aspect tout différent. Durant l'exercice 1905-1906, les recettes de l'Intercolonial ont été de $7,643,829.90 et les frais d'exploitation se sont élevés à $7,581,914.36, de sorte que les opérations de l'année se soldent par un excédent des recettes sur les dépenses de $61,915.54.

L'autre partie du réseau de l'Etat, celui de l'île du Prince-Edouard, ne donne pas, d'ordinaire, de bénéfices, et jusqu'à présent, nous n'avons guère pu nous flatter de l'espoir qu'il pourrait faire face à ses propres dépenses. Et cependant, ici encore on constate une amélioration sensible, car pendant que les opérations du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, en 1904-1905, se soldaient par un déficit de $151,375.19, celui de l'exercice de 1906, n'est que de $36,982.59. Nous voici donc avec un excédent appréciable dans le cas de l'Intercolonial et une forte diminution du déficit dans le cas du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, un résultat dont mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Emmerson) a droit d'être fier. Le tableau suivant donne les recettes et les dépenses du dernier exercice, sur le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

INTERCOLONIAL, 1905-1906.

Recettes	$7,643,829.90
Dépenses	7,581,914.36
Excédent	$ 61,915.54

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD, 1905-1906.

Recettes	257,270.57
Dépenses	294,253.16
Déficit	$ 36,982.59

Les dépenses du dernier exercice imputables sur le capital, c'est-à-dire autres que celles qui sont imputées sur le fonds des revenus consolidés, se sont élevés à $16,037,000.77, soit environ un demi million de plus que durant l'exercice précédent. Ces dépenses sont réparties comme suit entre les différents services.

Chemins de fer, y compris $1,841,—269.95 pour le Transcontinental)		$ 6,102,565 74
Canaux		1,552,121 21
Terres fédérales		599,780 01
Travaux publics		2,359,528 50
Milice		1,299,875 65
Auxquelles il faut ajouter les dépenses suivantes:		
Subventions aux chemins de fer	$1,637,574 37	
Primes	2,400,771 29	
Autres dépenses	84,784 00	
		$ 4,123,129 66
		$16,037,000 77

L'abondance de notre revenu a presque suffi à couvrir toute cette dépense. Nous avons pourvu à toutes les dépenses tant ordinaires qu'extraordinaires, moins une somme de $818,000. D'après mes prévisions, il était possible que la dette nette du Canada se gonflât de $800,000, durant cet exercice; l'augmentation réelle a été de $818,000.

M. FOSTER : Mais vous espériez qu'il n'y aurait pas d'augmentation.

M. FIELDING : Toutes nos espérances ne se réalisent pas toujours. Mon honorable ami se serait trouvé bien heureux d'avoir pu en réaliser autant que moi.

Passons maintenant à l'exercice en cours, c'est-à-dire à la période de neuf mois, commencée le 1er juillet dernier. Il est peut-être difficile d'établir, dès à présent, des prévisions sur le résultat des opérations de cet exercice. Les recettes ont été abondantes. A la date du 20 novembre elles s'élevaient à $33,924,909, soit un excédent de $4,299,495 sur la période correspondante de l'exercice 1905-1906. Le 31 mars prochain, c'est-à-dire à l'expiration de ce que j'appellerai l'exercice fiscal de neuf mois, j'estime que nous pouvons compter sur un revenu de $65,000,000. Si d'ici à quelques mois, si les affaires continuent à être aussi florissantes qu'elles l'ont été dans ces derniers temps, nous pouvons même espérer faire mieux que cela—je prie mon honorable ami de ne pas attacher trop d'importance à ce mot "espérer". Pour plus de certitude, je m'en tiens à ce chiffre de $65,000,000.

L'estimation des dépenses imputables sur le fonds du revenu consolidé offre une certaine difficulté, vu qu'il n'y a pas dans l'exercice précédent une période de neuf mois pour nous permettre d'établir une comparaison. On m'assure cependant, qu'au cours des neuf mois, ces dépenses n'excéderont pas $52,000,000. Ainsi, avec un revenu de $65,000,000 et des dépenses imputables sur le fond consolidé se chiffrant par $52,000,000, l'excédent sera de $13,000,000 après ce laps de temps. Il faut faire entrer en ligne de compte les dépenses imputables sur le capital et les dettes spéciales que j'estime à $12,500,000. Le bilan se solderait donc par un excédent d'un demi-million de dollars.

Cependant, comme au chapitre des dépenses il y a environ un million qui ne figure que pour les fins de la comptabilité, dont nous ne nous départissons pas mais que nous ajoutons au fonds d'amortissement et que nous créditons au compte de la dette nette, nous aurons à la fin des neuf mois de l'exercice, d'après mes calculs, diminué la dette du Canada d'environ $1,500,000, après avoir acquitté toutes les obligations de quelque nature qu'elles soient.

Des sommes considérables empruntées en Angleterre sont devenues exigibles, et je sollicite l'indulgence de la Chambre afin de lui expliquer ces échéances. Au cours des trois dernières années, des emprunts au montant de £9,800,000 sont échus à Londres, à savoir :

En octobre 1903, emprunt de l'Intercolonial à 4 p. 100, garanti..	£1,500,000
En octobre 1903, emprunt de l'Intercolonial à 5 p. 100, non garanti.. ..	500,000
Le 1er avril 1904, emprunt de la Terre de Rupert, à 4 p. 100..	300,000
Le 1er mai 1904, emprunt de 1874 à 4 p. 100..	4,000,000
Le 1er novembre, 1905, emprunt de 1875 à 4 p. 100..	1,000,000
Le 1er novembre 1906, emprunt de 1876 à 4 p. 100..	2,500,000

Pour faire face à ces obligations, nous avions un fonds d'amortissement de £3,257,692. Tous ces emprunts ont été rachetés à échéance sans effectuer d'emprunt permanent sur la place, sauf une partie de l'emprunt de 1874 à 4 pour 100 dont £2,500,000 furent renouvelés jusqu'au mois de mai 1907. Sur cette dernière somme, £573,345 ont été convertis en un emprunt à 3 p. 100 rachetable en 1938, en vertu d'une offre faite aux créanciers à la date du renouvellement. Toutefois, il y a lieu d'expliquer que notre position en ce qui a trait à ces emprunts s'est modifiée à cause de nos rapports avec la compagnie du Pacifique-Canadien découlant d'un marché conclu en 1888 par nos amis de la gauche. A cette date, l'Etat a garanti un emprunt de $15,000,000 à 3½ pour 100 effectué par la compagnie. Il fut stipulé que l'Etat se protégerait en hypothéquant les terres de la compagnie. La convention portait aussi que le prix net des terres vendues serait remis au Gouvernement et que, dès que ces remises de fonds se chiffreraient par $15,000,000, la garantie de l'Etat prendrait fin, celui-ci devenant le débiteur de l'emprunt. De cette manière, nous avons reçu de la compagnie du Pacifique-Canadien des sommes d'argent considérables. Grâce à la prospérité du pays, la compagnie a vendu ses terres à des prix très satisfaisants de sorte qu'elle a pu s'acquitter envers l'Etat beaucoup plus tôt qu'elle ne l'avait sans doute espéré. Dans le cours régulier des événements, il y avait lieu d'espérer une diminution du taux de l'intérêt. Si le loyer de l'argent avait continué à baisser, ce marché aurait légèrement obéré le Trésor.

Ce n'est pas à dire qu'il n'eut pas été justifiable. Quoi qu'il en soit, les choses ont pris une autre tournure, la productivité de l'argent a augmenté depuis trois ou quatre ans et, lors des paiements, l'Etat n'a rien perdu en acceptant ces remboursements sur lesquels il paye l'intérêt au taux de 3½ p. 100. Jusqu'à l'exercice en cours, la compagnie du Pacifique Canadien nous a payé les acomptes suivants :

En 1903 :	
4 juillet.. .. ..

l'exercice courant, tout indique un progrès équivalent. A la fin d'octobre, la totalité de notre commerce avait augmenté de plus de $32,250,000, comparativement à la période correspondante du dernier exercice. Dans cet accroissement, les exportations figurent pour $13,250,000 environ. Les importations complètent la somme.

M. FOSTER : Quels sont les deux chiffres que vous avez mentionnés ?

M. FIELDING : Pour l'exercice en cours?

M. FOSTER : Oui.

M. FIELDING : L'augmentation est de $32,250,000 comparativement à la période correspondante du dernier exercice. Les exportations ont contribué à cette augmentation jusqu'à concurrence de $13,250,000. Le reste, la plus grande partie, provient de l'accroissement des importations.

Abordons maintenant la question douanière. C'est la deuxième fois que m'est dévolue la tâche de soumettre au Parlement du Canada une revision complète du tarif. Celle de 1897 fut une œuvre considérable hérissée de multiples difficultés. Il y a maintenant dix ans que ce tarif est à l'épreuve. Ce n'est pas exagérer que de dire que la revision de 1897 avec le nombre relativement restreint des retouches qu'elle a subies, a produit de bons résultats, et que le tarif alors établi se prêtait bien aux circonstances, qu'il a ouvert la porte à une ère de prospérité inouïe. Les avis ont toujours été et seront toujours partagés quant à l'influence des lois douanières sur le développement et le progrès du pays. Mais, en tant qu'elles sont un facteur de ce développement et de ce progrès, tous devront avouer candidement que le tarif de 1897 a produit d'heureux résultats.

Nous avons voulu favoriser dans une large mesure la stabilité de notre politique douanière, sans adhérer servilement à chaque article du tarif. Nous avons désiré apprendre à l'étranger que le ministère refusait d'opérer des changements hâtifs, préférant agir avec lenteur et seulement en cas de besoin urgent. Aussi, avons-nous de temps à autre repoussé les demandes que nous recevions, moins parce que les modifications qu'on cherchait à obtenir n'étaient pas motivées, que parce qu'il n'était pas sage de faire subir au tarif des changemnts trop fréquents. Si dans un cas ou deux, les raisons invoquées étaient plausibles, je ne crois pas que le délai ait causé des pertes graves à personne.

Au moment de procéder à une revision générale du tarif nous ne voulons pas perdre de vue les avantages qu'offre la stabilité du tarif. Nous n'avons pas l'intention d'opérer des modifications radicales. Nous comprenons que cela n'est pas nécessaire dans l'état actuel des affaires canadiennes. En conformité de nos déclarations récentes, nous modifions la forme et l'apparence de notre tarif. Nous adoptons une classification nouvelle mais, en somme, on s'apercevra que les résolutions que j'aurai l'honneur de déposer n'opèrent aucun changement bien radical.

Par intervalles, nous engageons la discussion avec l'opposition touchant l'encouragement à donner aux établissements industriels. Il ne semble pas y avoir entre nous une grande divergence d'opinions, du moins quant à la théorie. Nous sommes tous d'accord pour désirer la prospérité de l'industrie manufacturière du Canada, pourvu qu'elle n'exige pas de nous de trop grands sacrifices. Nous ne nous entendons pas sur l'étendue de cet encouragement. Quelques députés vont aux extrêmes et disent que tout devrait se fabriquer au pays. S'ils voient un article importé de l'étranger, ils nous diront : Vous n'avez pas le droit d'importer ces choses-là, car elles peuvent et elles devraient se fabriquer au Canada. Le plus souvent, nous pourrions les fabriquer mais il est douteux que nous devrions le faire. Il faut se demander si nous pouvons les produire à aussi bon marché et si nous sommes outillés pour leur fabrication.

Nous refusons d'admettre que le Canada devrait fabriquer toutes sortes de produits. Il y a des articles qu'il ne peut pas manufacturer profitablement. Nous croyons qu'il vaut mieux attendre que notre population soit beaucoup plus nombreuse avant d'entreprendre de produire certaines marchandises. Le fer-blanc, par exemple. Si je choisis cet exemple, c'est uniquement parce que nous parlons des résolutions du tarif. On est venu nous trouver ; on nous a demandé avec insistance de frapper d'un droit l'importation du fer-blanc. afin de nous permettre de fabriquer cet article au Canada. Il est certainement possible de produire tout le fer-blanc dont nous avons besoin, si nous consentons à y mettre le prix.

Des gens entreprenants se sont déjà mis à l'œuvre afin d'établir une usine dans une ville de la partie est de l'Ontario. Je ne crois pas que l'usine soit achevée mais les travaux sont commencés. On attend peut-être que le ministère se prononce, avant de placer d'autres fonds dans cette entreprise. Disons immédiatement que ce serait une excellente chose d'avoir au Canada une usine pour la fabrication du fer-blanc ou toute autre fabrique qui procurerait du travail à notre population, mais qu'il faut se demander si les avantages découlant de cette industrie compenseraient le fardeau que sa création imposerait aux masses. Le fer-blanc est fort en usage dans nos établissements industriels et dans nos foyers. De ce qu'il coûte dépend le prix des ustensiles domestiques, des articles employés dans l'industrie laitière et la fabrication des conserves, entreprise que nous encourageons, dont nous sommes fiers et que nous espérons voir grandir et prospérer. Quelqu'un derrière moi me rappelle que le prix du fer-blanc influe aussi sur l'industrie du sucre d'érable qui se rattache à la fabrication des conser-

ves. Celle-ci est une entreprise considérable, et ce serait une erreur que d'imposer un lourd fardeau aux divers établissements qui ont besoin de fer-blanc, pour contenter ceux qui voudraient que tout se fabriquât au Canada ou pour venir en aide à l'établissement d'une usine, quelle que fût son importance pour la localité intéressée, quels que fussent les avantages de l'entreprise et le but louable du propriétaire. Par conséquent, pour expliquer par un exemple notre politique, nous déclarons que nous ne sommes pas disposés à imposer un droit sur le fer-blanc.

Dans le tarif de 1897, nous avons considérablement modifié l'échelle des droits. Il y eut d'importants dégrèvements et un petit nombre d'augmentations. Nous avons aussi cherché à améliorer la classification mais nous n'avons presque pas modifié la forme du tarif. Sous ce rapport, il ressemblait beaucoup à ce qu'il était auparavant. Aujourd'hui, nous nous proposons de lui donner une autre forme. Nous voulons, autant que possible, grouper les articles d'après leur nature. Dans le présent tarif, les articles entrant en franchise sont relégués à la fin. Nous entendons abolir cette nomenclature et mentionner chaque article qui entrera encore en franchise dans la catégorie à laquelle il appartient.

Après chaque article d'un même groupe sera mentionné le droit dont il est frappé et les articles entrant en franchise figureront à leur rang avec la mention "en franchise".

Je crois que la députation trouvera cette classification plus commode. Quant au groupement des articles, nous avons adopté les rubriques générales suivantes :

1. Animaux, produits agricoles, poissons et denrées alimentaires.
2. Sucres, mélasses et leurs dérivés.
3. Tabacs et tabacs ouvrés.
4. Spiritueux, vins et autres breuvages.
5. Pâte de bois, papiers et livres.
6. Produits chimiques, drogues, huiles et peintures.
7. Terres, faïence et poterie de grès.
8. Métaux et articles métalliques.
9. Bois et articles en bois.
10. Coton, lin, chanvre, jute et autres matières fibreuses, soie, laines et articles fabriqués avec ces produits.
11. Divers.

Nous avons aussi retouché la rédaction. Pour cela, nous avons naturellement pris l'avis des fonctionnaires du ministère, estimateurs et autres, qui ont eu l'occasion de connaître les difficultés que peut créer l'ambiguïté des termes. Chaque fois qu'ils nous ont suggéré d'éclaircir un texte, nous avons suivi leurs conseils et modifié la rédaction du tarif par-ci et par-là.

Enfin, il y a au bas deux annexes ; l'une a trait aux effets prohibés. Nous maintiendrons cette dernière. Quant à la question des drawbacks, j'en dirai un mot immédiatement.

M. FIELDING.

On peut dire qu'actuellement notre législation douanière reconnaît quatre tarifs ou, du moins, quatre conventions différentes applicables au commerce. D'abord, le tarif de faveur applicable à l'Angleterre ; puis, le tarif général ; ensuite, la surtaxe imposée dans certains cas ; enfin, le traité avec la France. Nous maintenons toutes ces catégories et nous ne leur faisons guère subir de modifications. Mais, nous ajoutons une disposition nouvelle que nous nommons le tarif intermédiaire. Il y aura trois colonnes. Celle du tarif général qui sera, en grande partie, la reproduction du tarif actuel. Pas entièrement, cela va sans dire ; il y aura des changements mais, en substance, la différence ne sera pas grande. Un petit nombre d'articles seront frappés d'un droit plus élevé qu'aujourd'hui. Cependant, dans l'ensemble, le tarif général d'aujourd'hui et celui des nouvelles résolutions auront beaucoup de ressemblance. Ensuite, il y aura le tarif intermédiaire et, enfin, le tarif de faveur applicable à l'Angleterre. Quant au tarif intermédiaire, ainsi que je l'expliquerai, nous n'avons pas l'intention de l'appliquer dès maintenant.

Je veux d'abord vous entretenir du tarif de faveur. Nous le maintenons parce qu'à nos yeux, malgré les critiques qu'il a provoquées, il a été avantageux pour le Canada. Nous sommes convaincus qu'il a attiré sur notre pays l'attention de l'empire anglais et de l'univers entier. Nous croyons aussi qu'il nous a procuré des avantages commerciaux réels, bien que dérivant uniquement d'un sentiment. Pendant un court intervalle de temps, nos amis d'outre-mer prétendirent que la préférence que nous leur accordions ne leur profitait guère. Un jour, un homme d'Etat très distingué d'Angleterre a soutenu cette thèse. Pourtant, en présence des résultats des dernières années, tout le monde devra reconnaître que le tarif de faveur a donné au fabricant et au négociant d'Angleterre un avantage sensible. Cet avantage est moins grand à l'égard du fabricant canadien qu'à l'égard du producteur étranger.

En 1890, les importations canadiennes provenant de la Grande-Bretagne s'élevèrent à $43,000,000. En 1897, elles ne représentaient plus que $29,100,000. Le tarif de faveur fut créé cette année-là. L'aspect des choses changea. L'an dernier, les importations canadiennes de provenance anglaise se sont chiffrées par $69,000,000.

Occupons-nous exclusivemnt des articles imposables, les seuls auxquels s'applique le tarif de faveur, cela va sans dire. En 1897, la Grande-Bretagne nous en fournissait $20,217,422 et, en 1906, elle en a exporté pour $52,615,725 au Canada. Par conséquent, il est constant que la préférence a augmenté notre commerce avec l'Angleterre, en augmentant le volume de nos importations provenant de ce pays.

Nous croyons qu'elle a eu le louable résultat de faire mieux apprécier les produits canadiens en Angleterre. Bien qu'il soit difficile de le prouver, nous avons la conviction que le tarif de faveur a encouragé la consommation des produits canadiens en Grande-Bretagne.

On peut encore l'envisager à un autre point de vue. Il a beaucoup dégrevé le consommateur canadien. On a établi par des calculs précis que, sans la préférence et sous l'ancien tarif, si les importations avaient été les mêmes—naturellement, elles auraient pu ne pas l'être—la population aurait eu à payer $28,000,000, au moins, de droits de douane de plus qu'elle n'en a payé depuis l'adoption du tarif de faveur. Autre chose : le prix des articles importés sous ce tarif a été, dans une large mesure, le régulateur du prix de vente au Canada des produits similaires des nations étrangères. Il est incontestable que la population a retiré de ce chef des avantages précieux, attendu que l'exportateur étranger qui désirait lui vendre devait abaisser ses prix au niveau établi par le tarif de faveur applicable aux marchandises anglaises.

La gauche parle parfois d'une préférence réciproque. C'est là une vieille histoire. Si la préférence était réciproque, les députés des deux partis en seraient bien aises ; si le peuple anglais avait voulu nous accorder des faveurs, nous les aurions acceptées d'un commun accord. Les avis n'auraient été partagés que sur le prix qu'il aurait fallu y attacher.

Il y a dans cette enceinte de rares députés qui probablement n'en font pas autant de cas que d'autres. Cependant, ils auraient reconnu que, le peuple anglais ayant jugé à propos de nous accorder une préférence, il fallait l'accepter avec joie. Plusieurs d'entre nous y auraient attaché un grand prix. Bien que ce sentiment nous animât, nous avons compris que nous ne remplirions pas notre devoir envers le Canada en insistant trop auprès du peuple anglais sur le chapitre de la préférence réciproque.

Nous n'avons jamais caché notre pensée à ce sujet. Mais, lorsqu'il fut constant que cette politique déplaisait dans le moment à la masse de la population en Angleterre, quitte à lui plaire plus tard ; lorsque l'un des deux puissants partis politiques anglais la repoussa avec énergie ; lorsqu'on la dénonça comme contraire aux aspirations de la foule; nous avons cru devoir dire : C'est à vous, la population anglaise, à trancher la question. Nous avons accordé une préférence à l'Angleterre, parce que nous pensions que cela était avantageux pour le Canada. Lorsque vous croirez profitable de nous donner une préférence, nous en serons bien aises, certes. Si, dans votre propre intérêt, vous refusez de nous en accorder une, nous n'aurons rien à dire. Agissez à votre guise.

M. SPROULE : Je croyais qu'il y avait parmi vous des gens qui n'en voulaient pas.

M. FIELDING : Cette réflexion s'applique à d'autres. Il y a dans les rangs de l'opposition une couple de députés qui disent n'avoir que faire des faveurs de l'Angleterre. Je ne veux pas les nommer; mais ils me regardent fixement à l'instant même.

Je ne parlerai pas de ce que l'avenir nous réserve. Comme je l'ai déjà dit dans cette enceinte en traitant le même sujet : "jamais" est un grand mot dans la discussion des affaires publics. A l'heure qu'il est, nous n'avons aucune chance d'obtenir une préférence. Une chose m'a toujours paru claire : si la réciprocité des faveurs est à souhaiter, si le peuple anglais la croit avantageuse, nous n'avons certainement rien à gagner par notre insistance, par nos sollicitations auprès de la population anglaise pour en obtenir des faveurs préjudiciables à ses intérêts. Par conséquent, ceux d'entre nous qui ont foi en cette doctrine comprennent que, s'il est possible de la faire triompher en suivant la ligne de conduite que nous avons adoptée, nous ne pourrions jamais la faire prévaloir autrement, en exigeant de nos cousins d'Angleterre des faveurs qu'ils jugeraient incompatibles avec leur intérêt.

M. SPROULE : Et l'interdiction qui frappe l'importation du bétail vivant ? Vous ne l'envisagez pas du même œil.

M. FIELDING : C'est qu'il me semble qu'une partie de la population anglaise prend goût à la protection. Il y a dans l'univers bien des gens qui sont protectionnistes sans vouloir l'admettre.

M. W. F. MACLEAN : Les bois en fourmillent.

L'honorable M. FIELDING : Je ne serais pas surpris d'apprendre que quelques hommes d'Etat anglais ont l'intention secrète d'accorder un peu de protection aux éleveurs en maintenant cette interdiction. Quoi qu'il en soit, c'est leur droit et nous ne devons pas leur engendrer chicane à ce sujet.

Quant au tarif de faveur, nous avons augmenté de temps à autre le nombre des pays auxquels il s'applique. La Chambre aimera probablement à savoir exactement quels sont ceux qui en profitent. Naturellement, ce tarif s'applique d'abord au Royaume-Uni, puis à la colonie anglaise des Bermudes, aux colonies communément désignées sous le nom d'Antilles anglaises, y compris les îles Bahama, la Jamaïque, les îles Turques et Caïcos, les îles sous le Vent, les îles du Vent, les Barbades, la Trinité, Tabago, à la Guyane anglaise, aux Indes anglaises, à Ceylan, aux Straits Settlements, à la Nouvelle-Zélande, au Cap de Bonne-Espérance, au Natal, à la colonie de la Rivière Orange, au Transvaal et à la Rhodésie méridionale. Tous ces pays profitent aujourd'hui du tarif de faveur applicable aux marchandises anglaises et nous maintenons cet état de choses. De plus, nous décrétons

que toute autre colonie ou possession de la Grande-Bretagne pourra, comme auparavant, obtenir ce privilège en vertu d'un décret en conseil.

Nous faisons subir certaines retouches au tarif de faveur, mais celles-ci n'offrent pas une grande importance.

Depuis quelques années, nous accordions un rabais uniforme d'un tiers du tarif général. Cela causait parfois des embarras et il a fallu adopter des lois d'exception dans des cas particuliers. Nous avons cru qu'il était préférable de déroger à cette pratique et de mentionner dans une colonne du tarif le droit dont chaque article est frappé. On s'apercevra parfois que le droit est un peu moindre qu'auparavant ; dans d'autres cas, on constatera que les avantages accordés à la Grande-Bretagne sont augmentés. Dans l'ensemble, le tarif revisé est plus favorable à l'Angleterre que l'ancienne loi douanière.

Nous désirons imprimer une impulsion à son commerce, lorsque nous pouvons le faire, car elle est notre meilleure cliente. Si nous avons la faculté de prendre des dispositions pour détourner, au profit de l'Angleterre, le commerce des nations qui ne veulent pas acheter de nous, c'est notre devoir de le faire. Voici notre intention à ce sujet. Nous ne perdons pas de vue que la Grande-Bretagne est une nation productrice de métaux. Un examen attentif des résolutions du tarif prouvera à la députation que nous avons augmenté les avantages accordés à cette nation à l'égard de ces articles, de sorte que, quant à cette branche de l'industrie où la concurrence est vive, elle sera sur un meilleur pied qu'auparavant pour écouler ses produits au Canada.

De plus, nous faisons une autre tentative, une tentative modérée, pour alimenter le commerce de l'Angleterre. Dans certains cas, nous frappons d'un droit léger des articles qu'elle importe en franchise au Canada lorsque ces articles sont de provenance étrangère. Bien entendu, ce n'est que lorsqu'il y a de la concurrence. De cette manière, nous offrons un nouvel avantage à l'Angleterre.

Le tarif contient des nombres fractionnaires et la fraction n'a pas une grande importance, je l'avoue. Je citerai un exemple ou deux. Ainsi, lorsque le tarif général impose un droit de 25 pour 100, la détaxe d'un tiers donne un droit net de 16⅔. Dans la préparation d'un nouveau tarif, nous avons cru qu'il était préférable de supprimer cette fraction, dirai-je, ordinaire ?—et d'adopter comme unité 2½ pour 100. Pour la facilité des calculs—en matière de douane, cela signifie pour la commodité des hommes d'affaires—pour la facilité des calculs à la douane, dis-je, nous avons cherché à adopter 2½ comme unité dans le cas des droits *ad valorem*. Ainsi, le droit sera de 15, 17½, 20, 22½, 25 pour 100 et ainsi de suite, de manière à éviter les nombres intermédiaires dans la perception.

M. FIELDING.

Ainsi dans les cas où la réduction d'un tiers donne une fraction, nous avons adopté une unité ou l'autre. Par exemple, si la réduction abaisse le droit sur l'article à 16⅔ p. 100, nous mettons ce droit à 15 ou 17½ p. 100. Dans quelques cas, peut-être dans la majorité des cas, nous avons fixé le droit à 17½ p. 100 parce qu'on ne peut pas dire que c'est un droit plus élevé que ne le comporte un tarif raisonnable. Ainsi si l'on diminue d'un tiers un droit 35 p. 100 cela donne un droit net de 23⅓, ce qui est difficile à calculer. Dans ces cas-là, nous avons imposé un tarif de 22½ ou de 25 p. 100. Dans quelques cas, nous avons adopté 25 p. 100 ; dans d'autres cas, et c'est la majorité, nous avons adopté 22½ p. 100. Le même problème se présente pour les autres taux. Dans le cas de droits de 20 p. 100, la réduction d'un tiers vous donne un tarif de 13 et une fraction. Pour les marchandises venant d'Angleterre nous avons changé ce droit en 12½ et dans d'autres cas en 15 p. 100. La Chambre comprendra que dans notre désir de faire disparaître les fractions et d'adopter la division du tarif par unités de 2½ nous avons dû quelquefois augmenter les droits sur les articles venant d'Angleterre; d'autres fois, nous les avons réduits, mais je crois qu'en somme le remaniement donnera à l'Angleterre une préférence aussi élevée et peut-être plus élevée que celle que nous lui accordons aujourd'hui, et la mère patrie sera en meilleur état de soutenir la concurrence étrangère sous le nouveau tarif que sous l'ancien. Surgit ensuite la question de savoir quelle somme de travail anglais doit entrer dans la fabrication d'un article de provenance étrangère pour lui donner droit de profiter de la réduction de 33⅓. Une grande partie des produits anglais sont fabriqués avec des matériaux importés de l'étranger, et on nous a souvent dit que l'on expédiait au Canada des marchandises allemandes sous l'étiquette anglaise et que de cette façon on éludait la loi. Ce point a été étudié avec beaucoup d'attention, et bien qu'il ne soit pas juste de dire qu'on ait eu recours à ces moyens, il est possible, cependant, qu'on y ait eu recours quelquefois, sans que nous puissions affirmer que ça été la règle générale. Mais voici une difficulté qui se présente et que nous voulons résoudre. Nous avons fait des règlements stipulant que pour qu'un article puisse bénéficier du tarif de préférence anglaise, on devra y avoir ajouté 25 p. 100 de travail anglais et pas moins. On a prétendu en certains endroits que les mots "travail anglais" comprenaient les profits du marchand ou du manufacturier. Je crois que c'est là une fausse interprétation, et nous nous proposons de poser comme principe que le profit ne sera pas considéré comme du travail, mais que pour qu'un article soit admis en douane au Canada comme article anglais il faudra qu'on y ait ajouté au moins 25 pour 100 de travail anglais véritable, à part les

profits. Je crois que nous répondrons ainsi aux critiques qui ont été faites de temps à autre au sujet de la main-d'œuvre anglaise qui entre dans la confection de ces marchandises.

M'éloignant maintenant du tarif de préférence anglaise, je veux dire quelques mots au sujet du tarif que nous avons appelé intermédiaire. Ainsi que je l'ai dit déjà, le nouveau tarif comprend trois colonnes différentes : la première comprend le tarif de préférence en faveur de l'Angleterre, la deuxième le tarif intermédiaire, et la troisième le tarif général. Le tarif intermédiaire est quelque peu plus bas que le tarif général. Sur les droits de 30 p. 100 au moins dans le tarif général, la réduction peut être à peu près de 1-10e; dans quelques cas la différence peut être plus forte. Le tarif intermédiaire conséquemment contiendra des taux plus bas que ceux du tarif général, mais il y aura encore une différence matérielle en faveur du tarif anglais. Pour le moment, le Gouvernement ne se propose pas d'appliquer le tarif intermédiaire à aucun pays en particulier. Les raisons que je donnerai pour cela seront facilement comprises par la Chambre. Ce tarif intermédiaire nous servira d'instrument pour nous aider à conduire les négociations de temps à autre avec les pays qui désireront offrir des conditions favorables au Canada.

Nous voulons nous créer de nouveaux marchés à l'étranger, et nous voulons avoir certains avantages douaniers à offrir aux autres pays pour les engager à nous accorder des conditions favorables au développement de notre commerce et à la vente de nos produits chez eux. Plusieurs raisons s'opposent à ce que nous mettions ce tarif immédiatement en opération. Il faudra commencer par négocier, et nous voulons ce tarif comme un instrument de nos négociations. Jusqu'à quel point nous pourrons utiliser cet instrument, c'est là une question très intéressante et la discussion concernant l'application du tarif intermédiaire aux pays étrangers nous amène dans le champ de ce que je pourrais appeler les relations étrangères du Canada, si nous étions autorisés à avoir des relations étrangères. Dans leur sagesse, les hommes d'Etat anglais ont donné aux colonies autonomes comme le Canada une indépendance complète en matière de tarif, sujette seulement au veto impérial. qui doit nécessairement continuer à exister, parce qu'il est nécessaire dans notre système de gouvernement constitutionnel, mais qui, dans la pratique, est rarement, pour ne pas dire jamais exercé. En dehors de ce lien qui unit le Canada à la mère patrie, nous sommes véritablement un pays libre faisant en toute liberté nos lois douanières. Nous avons le droit de dire à quelles conditions nous admettrons les produits des autres pays. Si nous ajustons notre tarif de façon à satisfaire aux demandes d'un pays étranger et si ce pays fixe de son côté son tarif de manière à nous satisfaire, alors, au moyen d'une législation réciproque, de décrets exécutifs réciproques basés sur la législation, nous pourrons arriver à un arrangement qui sera satisfaisant pour les deux. Le représentant d'une nation étrangère pourrait, par exemple, nous faire la proposition suivante : voici un certain nombre d'articles sur lesquels nous désirons abaisser nos droits de douane, si vous consentez de votre côté à réduire les vôtres sur certains articles que nous voulons vous vendre. Nous pourrions alors répondre : très bien, nous allons réduire nos droits et vous ferez de même, et de cette façon sommaire, nous pourrions avoir une entente commerciale entre les deux pays. Nous avons sans aucun doute le pouvoir de conclure de tels arrangements, mais ils ne seraient que temporaires et pourraient être abrogés du jour au lendemain par la partie qui n'en serait pas satisfaite. Si nous voulions faire une convention plus permanente pour un certain nombre d'années, nous n'en aurions pas le pouvoir ; le seul moyen serait de faire un traité, et bien que le Canada ait fait des progrès énormes et possède aujourd'hui des pouvoirs très étendus comme gouvernement autonome, nous devons admettre que le pouvoir de faire des traités appartient au souverain, et si nous désirons accorder le bénéfice de ce tarif intermédiaire à un pays quelconque en compensation d'autres avantages pour une période d'années déterminée, nous n'y pouvons arriver qu'au moyen de négociations par l'entremise du gouvernement anglais, par la nomination de représentants du gouvernement de Sa Majesté autorisés à négocier un véritable traité. Il n'est pas probable cependant qu'aucune difficulté surgisse de ce côté-là, parce que nous pouvons être certains que si un pays étranger se montrait disposé à entrer en négociations avec le Canada pour faire une convention commerciale favorable, le gouvernement de Sa Majesté serait trop heureux de coopérer et de nommer un agent qui serait autorisé à négocier tel traité ; de notre côté nous adjoindrions à cette personne un ministre canadien afin de pouvoir négocier régulièrement le traité désiré.

Tout ce que nous faisons alors en adoptant ce tarif intermédiaire est de nous permettre de dire aux pays étrangers : voici des avantages que vous pouvez obtenir si vous désirez entrer en négociations avec le Canada ; vous pourrez bénéficier de ce tarif si vous nous accordez une compensation égale ou vous ne profiterez que d'une partie si vous le désirez. Vous pouvez obtenir ces avantages d'une façon temporaire par une entente réciproque ou vous pouvez l'obtenir en faisant un traité négocié par la voie diplomatique compétente. Ce tarif intermédiaire ne viendra donc pas en opération immédiatement, mais il constitue une offre au monde entier et lui fait

connaître les conditions auxquelles nous sommes disposés à négocier avec lui. Le but de ce tarif est d'amener ces pays à nous accorder des conditions plus favorables et à acheter une plus grande quantité de nos produits.

M. W. F. MACLEAN : Cette offre s'applique-t-elle à tous les articles du tarif ?

M. FIELDING : Tous les articles sont énumérés dans le tarif, mais il ne s'ensuit pas qu'il y ait une différence pour chaque article. Il y en a un certain nombre sur lesquels les droits sont les mêmes et sur lesquels pour des raisons spéciales, nous n'avons pas établi de différence entre le tarif général et le tarif de préférence. Il y a en outre un certain nombre d'articles sur lesquels les trois tarifs sont semblables.

M. FOSTER : Je désire poser à mon honorable ami deux questions. La première est celle-ci : Si le tarif de préférence en faveur de l'Angleterre sur certaines marchandises est aujourd'hui de 17½ pour 100 et si le tarif intermédiaire sur le même article est, d'après la convention intervenue avec un pays étranger de 10 pour 100 moindre que le tarif de préférence anglaise, cette différence est-elle retranchée du tarif de la préférence en faveur de l'Angleterre, et la préférence anglaise ne sera-t-elle plus alors que de 7 pour 100 au lieu de 17½ à l'égard de ce pays étranger ? L'autre question que je désire poser est celle-ci : Qui donnera effet à cette convention temporaire ou transitoire ? Sera-ce le Gouverneur général en conseil ou le Parlement ?

M. FIELDING : Nous demanderons au Parlement de nous conférer le pouvoir, dans les limites fixées par ce tarif, de donner effet par arrêté ministériel à toute convention temporaire. Naturellement, mon honorable ami comprendra que s'il s'agissait d'un traité cela ne serait pas possible. Je ne crois pas que dans aucun cas, il y ait une réduction de 10 pour 100, mais il n'y a aucun doute que chaque fois qu'il y aura diminution, le tarif de préférence en faveur de l'Angleterre sera diminué dans la même mesure. La préférence anglaise pourra être réduite dans quelques cas par le nouveau tarif, et augmentée dans d'autres, mais en somme, elle restera à peu près ce qu'elle est aujourd'hui, et même sera peut-être plus avantageuse à l'Angleterre. Mais entre le tarif de préférence et le tarif général, il y aura un tarif moyen qui, s'il est appliqué, amènera une réduction du tarif général, dans une petite proportion—exactement de la différence qui existe entre les deux tarifs—qui diminuera la préférence anglaise.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai à l'honorable ministre des Finances de vouloir bien nous dire si le tarif intermédiaire ne peut être appliqué qu'en vertu d'un traité ? Ou, en supposant que le Parlement confère au Gouverneur général en conseil le pouvoir mentionné par le ministre des Finances, s'ensuivra-t-il que le Gouverneur en conseil pourra mettre immédiatement en vigueur le tarif intermédiaire à l'égard d'un pays dont le tarif sur nos produits est modéré. Le Gouverneur général aurait-il ce droit sans qu'il y ait de traité ?

M. FIELDING : Oui, mais la convention n'aurait qu'une existence temporaire ; elle pourrait être révoquée du jour au lendemain. Il n'y aurait aucune garantie de permanence s'il n'y a pas de traité négocié avec l'intervention du gouvernement impérial. Laissez-moi donner comme exemple un cas qui s'est récemment produit. Le Canada n'est pas supposé entretenir de relations diplomatiques avec un pays étranger, mais en réalité, nous en entretenons, bien qu'elles ne soient pas revêtues des formes officielles. Je suppose qu'aujourd'hui un citoyen allemand se trouve dans quelque difficulté dans la ville de Montréal ; s'il veut passer par la voie diplomatique régulière et suivre en tous points le manuel officiel Hoyle, il devra d'abord écrire ou télégraphier en Allemagne; le gouvernement allemand s'adressera ensuite à l'ambassadeur anglais en Allemagne; l'ambassadeur anglais s'adressera au secrétaire des affaires étrangères à Londres ; le secrétaire des affaires étrangères à Londres s'adressera au bureau colonial ; le bureau colonial communiquera avec le Gouverneur général du Canada et un jour ou l'autre le citoyen allemand à Montréal apprendra qu'on s'occupe de son affaire. Telle est la théorie ancienne concernant les relations entre le Canada et les pays étrangers ; mais aujourd'hui un gouvernement étranger nomme un consul général à Montréal et le citoyen allemand ira trouver son consul à Ottawa et probablement qu'en moins d'une heure toute la difficulté sera réglée. C'est ainsi que nous avons aujourd'hui en réalité des relations avec les pays étrangers. Nous ne sommes pas censés avoir des relations diplomatiques au sens officiel de l'expression, mais c'est un fait reconnu que nous avons des relations d'affaires avec les représentants des puissances étrangères.

Il me vient à l'esprit un exemple qui fera bien comprendre ma pensée. Un jour une personne intimement liée avec un pays étranger me dit : Si vous réduisez votre tarif sur certains articles, nous réduirons le nôtre aussi sur certains articles et ce sera à notre avantage mutuel. Les deux pays peuvent arriver à cette entente. Ils peuvent volontairement réduire leurs droits douaniers en faveur d'un autre pays afin d'atteindre le but désiré.

Mais le jour suivant son gouvernement pouvait changer le tarif et notre gouvernement pouvait aussi le lendemain introduire une modification, de sorte que si nous désirions un traité permanent—et la permanence est très désirable en pareille matière—il fau-

drait en passer par des négociations au moyen des autorités impériales dont nous devrions demander les bons offices.

Ces autorités nommeraient alors sans doute, un représentant investi de tous les pouvoirs d'un ambassadeur et elles lui adjoindraient en toute probabilité, ainsi qu'elles l'ont fait dans le passé, plus d'une fois, un représentant du gouvernement du Canada, et c'est ainsi que le résultat serait atteint.

M. R. L. BORDEN : Peut-être que l'honorable ministre a donné à ma question toute la réponse qu'il était en son pouvoir de donner pour le moment. Mais voici ce que je veux savoir : la politique du Gouvernement est-elle de n'appliquer le tarif intermédiaire que lorsqu'il pourra l'être d'une façon permanente dans les conditions que mon honorable ami a décrites : ou est-ce l'intention pour un temps indéterminé sans soumettre cette convention aux Chambres. Nous ne demandrions qu'un pouvoirs temporaire dans le genre de celui dont j'ai parlé.

M. FIELDING : Nous ne voudrions certainement pas demander au Parlement de nous donner le pouvoir de faire une convention pour un temps indéterminé. Nous ne demandrions qu'un pouvoir temporaire dans le genre de celui dont j'ai parlé.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'à ce que vous puissiez venir devant le Parlement ?

M. FIELDING : Oui. Si nous proposons à un pays étranger de faire une convention de cette nature, elle n'aura de valeur ou effet que lorsqu'elle sera déposée devant le Parlement et aura été ratifiée et confirmée. Nous ne voudrions pas demander au Parlement de nous donner l'autorité de faire un traité permanent comme ceux dont on a parlé. Mais il y a à cette question un autre aspect qui, je dois l'avouer franchement, la complique un peu, et je dois expliquer à cette Chambre. C'est une raison additionnelle, si nous adoptons ce tarif intermédiaire, pour que nous l'introduisions dans notre législation comme une proposition ou une offre ; c'est aussi une raison pour que nous n'essayions pas de le mettre en pratique immédiatement. Il y a des traités qui contiennent une clause qu'on appelle la clause de la nation la plus favorisée, et dont il faut tenir compte dans une question de ce genre. Lorsque le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir en 1896, il y avait deux catégories de traités commerciaux qui s'appliquaient au Canada. Il y avait d'abord les traités contenant la clause de la nation la plus favorisée. C'est une expression très usitée, mais que plusieurs peut-être ne se sont pas donné la peine d'approfondir.

Lorsqu'un pays a fait avec l'Angleterre un traité en vertu duquel il doit recevoir certains avantages, il est d'habitude d'insérer dans ce traité une clause de ce genre : savoir que si, à une date quelconque, certains privilèges d'une nature commerciale sont accordés à un pays alors ces privilèges s'appliqueront automatiquement au pays qui a conclu le traité. Ce principe est adopté généralement par les nations du monde et les traités de ce genre contenant la clause de la nation la plus favorisée, existent depuis longtemps. Ils affectent très peu le commerce du Canada.

Mais il y avait un autre genre de traités. Il y avait les traités connus sous les noms de traités allemand et belge. Ces traités contenaient la clause de la nation la plus favorisée, mais ils allaient encore beaucoup plus loin. On me permettra de dire que ces traités avaient été faits autrefois par l'Angleterre sans qu'elle eut pris le soin de consulter les colonies. Mais les choses se font bien différemment depuis quelques années. L'Angleterre donne à ses colonies autonomes une grande mesure d'indépendance fiscale, et elle ne voudrait pas aujourd'hui faire avec une nation étrangère un traité touchant aux intérêts du Canada sans soumettre ce traité au gouvernement canadien et lui dire : désirez-vous être partie à ce traité ? Mais on ne procédait pas ainsi autrefois et ces traités ont été conclus de la manière que j'ai dite. Je ne crois pas que beaucoup de ces traités contenant la clause de la nation la plus favorisée soient de très grande importance, mais ils n'en engagent pas moins le Canada. Les traités belges et allemands étaient plus que des traités de ce genre. Ces traités exigeaient que le Canada, s'il était englobé dans le traité, et il l'était, devait accorder à l'Allemagne et à la Belgique les concessions et privilèges que nous accorderions à l'Angleterre. Telle était la différence vitale entre les deux catégories de traités. Les premiers touchaient à nos relations avec les pays étrangers, mais les derniers nous enlevaient notre liberté de faire des conventions commerciales distinctes avec notre mère patrie. C'est contre ces traités que le Parlement et le gouvernement du Canada ont protesté pendant plusieurs années. Finalement ces deux traités ont été dénoncés et l'empire colonial a reçu avec son indépendance fiscale la liberté de faire lui-même ses traités de commerce. Mais la clause de la nation la plus favorisée subsiste toujours. Maintenant, si nous voulions donner à un pays étranger les privilèges offerts dans ce nouveau tarif et quand bien même ce pays nous accorderait en retour des concessions satifaisantes, le Canada n'en serait pas moins obligé de donner les mêmes avantages à d'autres pays qui jouissent de traités possédant la clause de la nation la plus favorisée sans en recevoir rien en retour. Il est facile de voir que cela soulève de très sérieuses complications, et nous avertit que nous ne devons pas essayer de mettre ce tarif intermédiaire en vigueur immédiatement. Nous devons entamer d'abord des négociations et voir si nous ne pourrions pas réunir plusieurs pays qui consentiraient à faire une convention avec nous, et si nous pouvions traiter avec eux à

peu près à la même époque, nous ne subirions aucun désavantage si nous devions faire des conventions avec une demi douzaine d'autres pays dont le commerce n'est pas très important. Je crois qu'il n'est que juste que j'appelle l'attention de la Chambre sur cet aspect important de la question et il est réellement très important, parce que si nous introduisons ce tarif dans nos statuts comme base de négociations, nous ne devons pas tenter de le mettre en opération immédiatement, mais commencer par en faire le sujet de ces négociations.

J'ai parlé de la clause concernant les drawbacks. Ceux qui sont au fait des questions de tarif savent qu'il y a des articles qui sont admis en franchise lorsqu'ils sont employés à des fins spéciales, surtout à des fins manufacturières. On s'est plaint quelquefois qu'il y avait des abus ; que des articles entrés au pays en franchise parce qu'on les destinait à des fins particulières, étaient utilisés à d'autres fins et que le trésor était par le fait fraudé. Après un examen attentif nous avons pris la décision suivante. Il y a quelques articles sur lesquels les droits peuvent aisément être perçus, car on ne peut les utiliser que pour l'emploi auquel ils sont destinés. Dans ces cas-là nous ne faisons pas de changements. Il y a cependant un certain nombre d'articles qui peuvent être employés à des fins multiples, et ces articles devront à l'avenir payer les droits, mais afin que l'importateur ne souffre pas de préjudice, nous lui accordons un drawback de 95 pour 100 des droits qu'il aura payés sur preuve que l'article qu'il a importé a bien été dûment employé aux fins désignées et non pas d'une autre manière. Je crois que ce changement recevra l'approbation d'un grand nombre d'hommes d'affaires dans le pays qui pensent que le système actuel peut ouvrir la porte à des abus.

Il y a un article dans cette classe que nous traitons d'une manière un peu différente. Ce n'est pas un article admis en franchise ; il paye un droit spécial. Les honorables membres qui faisaient partie de cette Chambre il y a quelques années se souviendront que j'ai appelé leur attention sur la situation particulière des fabricants de cravates. Il nous fut représenté que le principal tissu dont on se servait pour la fabrication des cravates était une soie allemande, que l'on prétendait convenir particulièrement pour cela. Cette soie était importée soumise à la surtaxe allemande et avait à payer des droits très élevés. Mais ces soies allemandes pouvaient être importées en Angleterre sans payer de droits, converties là en cravates ce qui ajoutait à l'article 25 pour 100 de travail anglais et ensuite importées au Canada en payant un droit de 23½ pour 100, tandis que le manufacturier canadien de cravates avait à payer des droits presque doubles sur la matière première avec laquelle il fabriquait ses cravates. Voilà une des difficultés qui pouvaient surgir dans l'application de notre tarif et nous avions à y faire face. La méthode que nous avons prise est d'imposer un droit spécial fixe de 10 pour 100 sur la soie importée pour la confection des cravates. De sorte qu'avec la préférence anglaise de 33⅓ pour 100, le manufacturier canadien de cravates sera protégé. Cette méthode, cependant, était sujette à des abus. Celui qui fait des cravates peut aussi faire fabriquer d'autres choses et s'il importe de la soie à un taux spécial pour la fabrication des cravates, il peut fort bien d'un jour ou l'autre oublier pour quel usage il l'a importée et la faire servir à d'autre chose. Les marchands de nouveautés nous ont plusieurs fois faits des représentations à ce sujet ; ils prétendaient que le droit de douane était éludé. Sans me prononcer sur la question ou accuser les manufacturiers, parce que nous n'avons pas de preuves, mais comprenant que le système est susceptible d'abus, nous avons décidé d'abolir le droit spécial et de remanier le tarif de manière à donner à nos fabricants de cravates des avantages raisonnables pour leur aider à continuer leur industrie. Cela va nécessiter quelques augmentations de droits sur les soies, ce à quoi on ne devra pas s'opposer si l'on considère que la soie est un article de luxe. Nous nous proposons donc de remanier les droits de douane de la manière suivante :

Les soies paieront 30 pour 100 de droits avec le tarif général, 27½ pour 100 avec le tarif intermédiaire et 17½ avec le tarif de préférence anglaise. Les articles en soie, y compris les cravates, paieront 37½ pour 100 sur le tarif général, 35 pour 100 sur le tarif intermédiaire et 30 pour 100 sous le tarif de préférence anglaise. Si les fabricants de cravates étaient encore obligés d'importer leurs soies d'Allemagne et de payer la surtaxe, ils seraient dans une position désavantageuse ; mais les autres pays font maintenant concurrence à l'Allemagne dans la production des soies. La Suisse, par exemple, produit des soies de qualité excellente et nous croyons que nos manufacturiers achèteront beaucoup de ces soies dans ce pays et encourageront aussi l'importation des soies anglaises.

Un autre point sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre est l'importation de marchandises à l'usage du Gouvernement. De temps immémorial, depuis aussi longtemps que le tarif existe au Canada on y trouve une clause disant que les départements publics peuvent importer en franchise les articles dont le Gouvernement a besoin, et on a interprété cet article de façon à permettre à un marchand, à un fournisseur de l'Etat d'importer les articles qu'il lui fournit sans payer de droits. Le Gouvernement a cru que c'était là une mauvaise pratique et nous avons décidé de

la changer. Il y a cependant quelques cas spéciaux dans lesquels nous la conservons pour des raisons spéciales qui seront expliquées lorsque nous arriverons à la discussion de ces articles. Mais à part ces exceptions, nous nous proposons d'abolir ce système. Un de ces désavantages est qu'il produit la confusion dans les fournitures. Ainsi il arrive que des marchands auxquels nous demandons des soumissions pour la fourniture de certains articles dont le Gouvernement a besoin, incluent dans leurs prix les droits de douane parce qu'ils oublient l'exemption, tandis qu'un autre marchand fera sa soumission à un prix beaucoup plus bas parce qu'il sait qu'il aura une remise de droits ; de sorte qu'il n'y a plus de base juste et égale de comparaison. Le système porte donc à des malentendus et permet d'éluder l'esprit et l'intention de la loi. Nous nous proposons donc, à part quelques rares exceptions et pour des raisons spéciales que, j'en suis sûr, la Chambre saura apprécier, d'abolir ce système. De sorte que si le département des Chemins de fer et des Canaux, le département de la Marine ou tout autre département a besoin d'importer des marchandises, il sera sur le même pied qu'un importateur ordinaire et si un marchand reçoit d'un département une commande de marchandises, il n'aura plus le droit de les faire entrer en franchise, mais devra payer la douane comme tout le monde. On dira peut-être que cela revient au même parce que si un département paie plus cher à cause des droits sur ces articles, de l'autre côté le département des Douanes les encaisse. Dans tous les cas nous faisons disparaître ce système qui prête à des malentendus et je crois que la Chambre approuvera le changement.

Dans l'ancien tarif, il y avait ce que l'on appelait la clause contre les monopoles. La Chambre se rappellera que lorsque cette clause lui a été soumise pour la première fois, il y a dix ans, nous avons proposé que chaque fois que le Gouverneur en conseil sera convaincu qu'il existe un monopole dans le but d'augmenter le prix d'un article, et que telle augmentation est facilitée par l'application du tarif, nous aurions le droit par un décret du conseil d'abolir ou de réduire le tarif sur cet article. Plus tard, je crois que c'est un de nos amis qui nous a fait remarquer le danger pour le Gouvernement de posséder ce pouvoir, vu qu'il pourrait arriver des cas où il serait obligé d'abaisser le tarif au détriment d'un manufacturier qui est un de ses adversaires politiques. Le Gouvernement a senti la justesse de cette observation, bien que nous ne nous croyions pas capables d'agir avec injustice, et nous avons décidé de changer la loi de façon que lorsque le Gouverneur en conseil exercera ce pouvoir, il faudra demander aux tribunaux de décider s'il existe un monopole ou non, et ce n'est qu'après une enquête et que le fait aura été établi que le Gouverneur en conseil aura le droit d'agir. C'est sous cette forme que la résolution a été adoptée par la Chambre et est devenue partie du tarif actuel. Ce changement avait l'avantage de restreindre les pouvoirs du Gouvernement, mais il avait d'un autre côté le désavantage de nécessiter une procédure lente, car nos tribunaux ne sont pas généralement bien prompts à rendre jugement. Les juges ont beaucoup d'ouvrage, et ceux qui avaient à se plaindre de monopoles n'étaient pas très portés à se servir de ce moyen. Dans un cas cependant, on a pris plein avantage de la loi ; c'était contre le monopole du papier. Les propriétaires de journaux se sont groupés, ont fait les procédures nécessaires, et une enquête très complète a été instituée dont le résultat a été la preuve de l'existence d'un monopole. Le Gouvernement a alors, suivant l'intention de la loi, réduit le droit sur le papier à 15 pour 100.

C'est un cas dans lequel la loi a suffisamment prouvé son utilité, et je suis porté à croire que bien qu'elle n'ait été intégralement appliquée que dans ce cas isolé, le fait seul qu'un procès a été intenté est de grande importance, car c'est un avertissement aux industriels que le pouvoir existe, quoique peu usité, et sert à quiconque veut s'en prévaloir. Nous nous proposons de conserver au tarif cette disposition car elle y est, croyons-nous, d'un effet salutaire.

Nous avons l'intention d'insérer une autre disposition, tirée presque littéralement du code criminel. Le code criminel dit que l'on peut intenter un procès à quiconque fait partie d'une conspiration ou d'une combinaison en vue de provoquer une hausse dans les prix, et nous savons que des procédures de ce genre ont été instituées. Si dans un cas ne découlant pas de notre propre enquête judiciaire spéciale mais du cours ordinaire de la justice, il est intenté devant un tribunal quelconque un procès en vertu des dispositions de la loi criminelle, et que l'existence d'une combinaison y est établie, cette preuve suffira au Gouvernement pour procéder légalement. Nous conservons le principe de l'enquête judiciaire, mais nous nous arrogeons en sus le pouvoir d'agir en conformité avec le résultat de cette enquête, pourvu qu'elle ait été conduite d'après le code cirminel, tout comme si nous l'eussions ordonnée nous-même par voie d'un commissaire spécial.

Nous avons innové, il y a une couple d'années, la disposition dite "dumping" et qui a trait au déversement du surplus de production des Etats-Unis sur le marché canadien. Elle causa au début quelque mécontentement, comme toute innovation en matière douanière, mais ces mécontentements n'existent plus et l'on admettra qu'en somme, cette disposition a été de grande utilité. Nous entendons en continuer l'application et lui donner plus d'extension. Elle n'affectait jusqu'ici que les marchandises imposables.

Nous voulons à l'avenir faire disparaî-

tre cette restriction et l'appliquer à toutes les importations soit imposables, soit exemptées. La surtaxe ou impôt spécial dit "dumping"—l'expression a été popularisée au point que nous pouvons désormais l'employer dans nos lois douanières, et nous allons l'honorer en l'y insérant—est la différence entre le prix réel et le prix que j'appellerai pour la commodité prix fictif des marchandises—pour mieux dire, le prix au rabais ; mais sujet à cette restriction que la différence ne devra pas excéder la moitié des droits ordinaires. Nous demandons à modifier légèrement cette définition, de façon à ce que la surtaxe ou impôt spécial dit "dumping" soit la différence dans le prix comme devant, pourvu qu'elle n'excède en aucun cas 15 pour 100. Dans le cas d'un article exempt, tombant sous le coup de l'impôt spécial, le droit à imposer sera la différence dans le prix, que nous considérons comme impropre, pourvu qu'il n'excède pas toutefois 15 pour 100.

La question de l'alcool dénaturé, de l'emploi de l'alcool comme combustible, comme luminaire et comme force motrice, a beaucoup occupé l'opinion l'année dernière aux Etats-Unis et au Canada. Il y a des préjugés sur cette question dans notre pays. Ainsi, l'on croit que le gouvernement des Etats-Unis exempte ce produit pour les fins sus-nommées. C'est une erreur. Tout ce que le gouvernement des Etats-Unis s'est contenté de faire a été d'exempter de l'accise, après le 1er janvier prochain, l'alcool destiné à ces fins. Il n'a pas touché du tout au droit de douane. Une autre idée erronée à ce sujet est que les Etats-Unis nous devancent sous ce rapport. Ce sera une surprise pour un grand nombre d'apprendre que les Canadiens jouissent depuis plusieurs années du privilège dont jouiront les Américains après le 1er janvier prochain. L'alcool dénaturé est exempt de l'accise depuis plusieurs années au Canada. La seule différence est qu'aux Etats-Unis la loi permettra, après le 1er janvier, à certains fabricants de le manufacturer dans certaines distilleries, tandis qu'au Canada ce privilège constitue un monopole de l'Etat. Mon honorable collègue, le ministre du Revenu de l'Intérieur est un de ces industriels monopoleurs dont on parle tant. Il manufacture l'alcool dénaturé qu'il appelle alcool méthylique.

Nous avons pensé qu'il était de l'intérêt du revenu de n'en pas permettre la fabrication au dehors, mais seulement par le Gouvernement et nous le fabriquons et le vendons à peu près au prix de revient. Nous achetons l'alcool aux distilleries canadiennes. Pour le dénaturer, nous employons l'alcool de bois. C'est le Gouvernement qui surveille le procédé, puis il vend le produit au prix de revient ou à peu près. Nous n'ambitionnons pas de réaliser un profit, mais lorsque nous entrevoyons un profit, nous réduisons le prix.

De sorte qu'il y a longtemps que nous jouissons du privilège d'exemption de droit d'accise sur l'alcool dénaturé, ce même privilège qui sera accordé aux Etats-Unis après le 1er janvier 1907.

M. FOSTER : Le manufacturez-vous dans un seul endroit ?

M. FIELDING : Oui, à Ottawa seulement.

M. SAM. HUGHES : Quelle quantité par jour ?

M. FIELDING : Ce n'est pas un liquide bon à boire, mon ami.

M. HAGGART : A quelles distilleries achetez-vous l'alcool ?

M. FIELDING : A toutes les distilleries canadiennes.

M. HAGGART : A profit ?

M. FIELDING: Certainement. On ne vend rien pour rien et bien fol est qui le ferait. Malheureusement nous n'avons pu produire l'alcool dénaturé ou l'alcool méthylique à bas prix.

M. W. F. MACLEAN : C'est là la difficulté.

M. FIELDING : Nous le vendons à bas prix, mais pas à des prix populaires.

M. FOSTER : Quel en est le prix ?

M. FIELDING : Nous en avons récemment réduit le prix à 80 cents. Il était de $1.10. L'alcool à ce prix ne répond pas à la demande populaire pour un combustible bon marché. Nous devrons en réduire encore considérablement le prix, avant d'atteindre les résultats que le public en attend. On espère aux Etats-Unis tirer l'alcool à très bon marché des rebuts. Nous expérimentons de nouveaux procédés et espérons pouvoir produire un article à bien bas prix. Mon honorable collègue le ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Templeman) pourra très probablement le vendre avant peu à meilleur marché qu'aujourd'hui, mais je crains bien qu'il ne baisse jamais assez pour satisfaire l'attente populaire.

M. FOSTER : Achetez-vous des distilleries, sujet au droit d'accise ?

L'honorable M. FIELDING : Non, et c'est ce que je veux dire en annonçant que nous vendons l'alcool dénaturé franc de droit au public. Mais je crains que même avec tous ses perfectionnements, mon honorable collègue ne puisse jamais réaliser les espérances populaires.

M. FOSTER : Il ne se fabrique qu'à Ottawa ?

L'honorable M. FIELDING : Oui. L'expérience nous prouvera peut-être que nos distillateurs ne s'embarrasseront pas de

distiller cet alcool. Nous tâcherons de nous le procurer d'eux, pourvu qu'ils le vendent à un prix qui nous permette de détailler l'alcool méthylique au prix qu'il se vend aux Etats-Unis ou à peu près, et à ces conditions, l'entreprise sera un succès. Si nous échouons, notre intention est de donner à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur le pouvoir de l'importer de l'étranger. Il est autorisé en vertu de la loi générale à acheter pour le Gouvernement et voici une exception pour laquelle nous nous réservons l'application de cette disposition, quoique nous l'abolissions généralement. Nous décidons donc que le ministre du Revenu de l'Intérieur (M. Templeman) aura le pouvoir d'importer à volonté l'alcool pour la fabrication de l'alcool dénaturé, mais seulement s'il ne peut s'en procurer à bas prix au Canada.

Même après cela, nous trouverons peut-être que l'entreprise n'a pas réalisé ses espérances, pour la raison qu'à donnée l'honorable député, c'est-à-dire qu'il est manufacturé à un seul endroit. S'il en arrive ainsi, le Gouvernement devra peut-être accorder des permis pour la fabrication de ce produit à différents endroits. Et s'il devient nécessaire de fournir au public l'alcool dénaturé à bon marché pour les arts et les industries, pour le chauffage, l'éclairage et l'énergie, alors le ministre du Revenu de l'Intérieur recevra l'autorisation de l'importer et de le vendre franc de douane. Ou bien, il pourra accorder des permis en différents endroits du pays pour l'importation de l'alcool ou pour acheter le produit distillé dans le but de le dénaturer ici et de produire un article bon marché. Le Gouvernement achète en vertu d'un contrat l'alcool méthylique qui est l'agent dénaturant. On le mélange avec l'alcool de grain pour en faire l'alcool dénaturé. Il faut pour le présent nous en tenir à notre contrat, mais si le ministre du Revenu de l'Intérieur ne peut acheter au Canada l'alcool à bon marché, il devra prendre ses disposition pour l'importer, et s'il trouve que la production à Ottawa exclusivement ne suffit pas à la demande, alors nous demanderons que le Gouvernement accorde des permis à plusieurs personnes à différents endroits du pays pour fabriquer l'alcool dénaturé. Dans ce cas, les personnes ainsi autorisées auront le droit d'importer l'alcool en franchise pour ces fins et pas d'autres.

M. HAGGART : Ces personnes fabriqueront-elles les deux espèces d'alcool, de bois et de grain ?

L'honorable M. FIELDING : L'honorable ministre des Douanes (M. Patterson) me fait l'observation que les permis seront accordés, si jamais ils le sont, à des personnes responsables et que les opérations seront soumises à l'inspection du ministère du Revenu de l'Intérieur comme le sont à présent les distilleries.

M. SAM. HUGHES : Est-ce qu'on emploie l'alcool de bois aux Etats-Unis comme agent dénaturant ?

L'honorable M. FIELDING : Je crois que oui ; presque exclusivemeent. Le gouvernement américain a envoyé récemment en Europe une commission—je ne saurais dire combien de membres en faisaient partie—pour étudier les différents procédés de dénaturation de l'alcool et nous espérons pouvoir en tirer de précieux renseignements. Naturellement si l'on découvre d'autres agents de dénaturation, le Gouvernement est libre de les employer. C'est l'alcool méthylique qui s'emploie principalement de nos jours, quoiqu'on se serve aussi, mais bien peu, de la benzine. On objectera que nous pourrions atteindre le même but par des moyens différents si nous admettions l'alcool dénaturé franc de douane au Canada. Oui, mais il y a une objection. Ce produit n'est pas potable—souffrez que je crée un mot et dise inbuvable. Il contient des substances qui le rendent si désagréable et si pernicieux que les buveurs invétérés mêmes s'en abstiennent. Mais tout dépend de la mixtion, dans les proportions voulues, des ingrédients qui le rendent si malfaisant. Il faut se prémunir contre ces abus. Si nous admettions franc de douane l'alcool dénaturé, il faudrait, à perte de temps et d'argent, faire l'analyse chimique de chaque bidon entrant dans le pays, pour s'assurer qu'il contient la proportion voulue de l'agent dénaturant. C'est la raison pour laquelle nous imposons un droit d'entrée. Mais il est peut-être à propos d'exempter l'alcool de grain qui sera traité dans les établissements soumis à l'inspection du ministre du Revenu de l'Intérieur. C'est l'unique moyen, croyons-nous, d'éviter les abus.

M. W. F. MACLEAN : L'alcool de bois est-il exempt ?

M. W. S. FIELDING : On le fabrique au Canada, et cette industrie est très considérable. Il est imposé de $2.40 par gallon, comme l'autre alcool, mais il est exempté quand il est destiné à dénaturer l'alcool de grain. Il est impossible de manufacturer un alcool combustible à bas prix si l'agent qui sert à le dénaturer est lourdement imposé. Nous avons l'intention d'imposer de 20 cents par gallon l'alcool méthylique employé comme agent dénaturant seulement, et d'en permettre l'importation dans ces conditions soit par le ministère exclusivement soit par les personnes qui seront autorisées spécialement pour cela. Et au cas où il deviendrait évident que cet impôt nous empêche d'atteindre le but désiré, qui est d'obtenir l'alcool luminaire ou combustible à bas prix, alors le Gouvernement se réserve le pouvoir par décret, d'abolir le droit de douane. On me dit qu'il entre seulement 10 pour 100 d'alcool méthylique dans la dénaturation de l'alcool de grain. Par l'imposition d'un droit

de 20 cents par gallon sur l'agent dénaturant, l'alcool dénaturé serait ainsi frappé d'un droit de 2 cents par gallon. Le sujet est de très grande importance pour toute la population ; il a donné lieu à des idées erronées sur la position des Etats-Unis par rapport à celle du Canada sur cette question. A tort ou à raison nous avons gardé le monopole de cet alcool. Nous voulons que le ministre du Revenu de l'Intérieur continue ses expériences, afin d'en réduire le prix. S'il échoue, il devra accorder des permis à certaines personnes pour le fabriquer et à ces fins, ces fins seulement, les personnes autorisées auront le droit de l'importer franc de douane.

L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) me rappelle un point qui mérite plus ample explication. J'ai parlé de la surtaxe allemande, et il convient peut-être que j'explique notre position sur cette question. J'ai dit que nous n'avons pas l'intention pour le moment d'accorder à aucune nation le bénéfice de notre tarif moyen. Les relations actuelles continueront à subsister entre le Canada et l'Allemagne. Ses marchandises sont sujettes aux droits de notre tarif régulier et continueront de l'être. Mais comme aucune nation ne recevra le bénéfice de notre nouveau tarif moyen, l'Allemagne ne sera pas placée dans une position plus désavantageuse sous ce rapport. Cependant les marchandises allemandes sont frappées de la surtaxe, et elles continueront de l'être, en vertu de notre tarif modifié. Il est peu probable, je suppose, que nous puissions, pour les raisons que j'ai déjà énumérées, accorder à courte échéance à l'Allemagne les avantages de notre tarif moyen. Tout cela demande du temps. Rien n'empêche toutefois que nous n'arrivions à une entente à ce sujet. J'ai eu des conversations avec des personnes intéressées dans le commerce allemand et j'ai tout lieu de croire que nous effectuerons un règlement. Je crois que le tarif différentiel allemand qui a provoqué l'imposition de la surtaxe au Canada est le résultat d'un malentendu. Je suis porté à croire que nos amis Allemands s'étaient mépris sur les intentions du gouvernement canadien, et lorsqu'ils nous ont attaqué, nous avons usé de représailles ; ainsi, le malentendu subsiste. Je répète que j'ai bon espoir de pouvoir arriver à une solution qui nous permette d'abolir la surtaxe. Si nous pouvons conclure des arrangements en vue de l'abolition de cette surtaxe et des impôts qui grèvent le commerce canadien avec l'Allemagne, nous aborderons le sujet dans un esprit très conciliant, dans l'espoir d'effectuer le règlement désiré.

Un mot maintenant au sujet des primes sur le fer et l'acier. Nous considérions en 1897 et nous sommes encore de cet avis, qu'il est important de vendre au consommateur canadien le fer et l'acier à des prix modérés, vu qu'ils sont la base d'un grand nombre d'entreprises industrielles. C'est pourquoi nous avons cru de notre devoir en 1897 de réduire les droits de douane sur le fer et l'acier et de plus d'encourager au besoin cette industrie en la primant. Ces primes étaient en 1897 de $3 par tonne sur le fer tiré du minerai canadien ; $2 par tonne sur le fer tiré du minerai étranger et $3 par tonne sur l'acier. Ces primes étaient calculées sur une échelle mobile et graduellement réduites. Elles représentaient l'année dernière 55 pour 100 du montant primitif. Depuis le 1er juillet cette année, elles représentent 35 pour 100 du montant primitif. Nous croyons, d'après nos meilleurs renseignements, qu'il sera nécessaire d'encourager cette industrie pendant quelque temps encore au moyen de primes.

M. R. L. BORDEN : Quand doivent-elles expirer ?

M. FIELDING : Le 1er juillet prochain, aux termes de la loi. Nous avons l'intention, à partir du 1er janvier 1907, de faire un pas en arrière et de retourner au chiffre de la prime de l'année dernière. Nous ne remontons pas à la prime originale de $2 et $3, mais nous reculons d'un échelon sur l'échelle mobile. Vu que la prime était de 55 pour 100 l'année dernière et qu'elle est de 35 pour 100 cette année, nous recommençons maintenant à payer 55 pour 100 du montant original. C'est notre intention, à partir du 1er janvier, de recommencer à payer la prime de l'année dernière et de la proportionner de façon à la faire cesser à l'expiration de 4 ans à partir du premier janvier prochain. Comme il y a six mois à courir avant l'expiration de la période primée, c'est donc en réalité un prolongement de trois ans et demi qui est accordé, soient 4 ans à partir du 1er janvier; mais il est pourvu dans la loi à la moitié d'une année encore. Nous avons décidé d'adopter une espèce d'échelle mobile, sans toutefois changer tous les ans le taux de la prime. Voici la proportion pour chaque année : sur le fer en gueuse tiré du minerai étranger, l'année 1907 (année civile), $1.10 par tonne; pour l'année 1908, $1.10 ; pour l'année 1909, 70 cents ; pour l'année 1910, 40 cents. L'on remarquera que nous accordons deux ans à $1.10, la prime de l'année dernière ; nous la réduisons à 70 cents l'année suivante et à 40 cents l'année d'ensuite. Ces chiffres s'appliquent au fer tiré du minerai importé. Nous voulons accorder sur les lingots d'acier : pour 1907, $1.65 ; pour 1908, $1.65; pour 1909, $1.05 ; pour 1910, 60 cents. Les barres de fer puddlé seront primées comme les lingots d'acier, mais comme il s'en manufature peu, l'item n'est pas de grande importance.

Je n'ai pas encore parlé de la prime sur le fer tiré du minerai indigène. C'est que je tiens à en faire une mention spéciale pour la raison suivante : la prime était à l'origine de $3 par tonne sur le fer tiré du minerai canadien et de $2 sur le fer tiré du minerai étranger, soit un avantage d'un

dollar par tonne pour le minerai indigène. C'est un avantage considérable qui, s'il eut été continué, aurait probablement pu aider au développement de nos mines. L'on verra que l'application de l'échelle mobile a contribué à réduire cette différence en faveur de notre minerai. La prime aujourd'hui pour le fer tiré du minerai canadien est égale à 35 pour 100 de $3, soit $1.05 par tonne, tandis qu'elle est de 35 pour 100 de $2 ou 70 cents sur le fer tiré du minerai étranger. La différence est donc aujourd'hui de 35 cents par tonne et n'est pas un encouragement suffisant à l'industrie indigène. Les intéressés nous ont fait voir que si nous pouvions maintenir la différence de $1, il y aurait ainsi quelque encouragement, de meilleures perspectives pour la production du minerai canadien. Nous sommes frappés de la justesse de cet argument, car bien que nous voulions encourager l'industrie du fer en général, nous voulons surtout encourager la production du fer tiré du minerai indigène, afin d'encourager l'industrie minière canadienne. C'est pourquoi nous avons adopté une échelle spéciale pour primer le produit national ; c'est afin de maintenir, en faveur du minerai indigène, une différence plus prononcée que ne le permet l'ancienne échelle mobile.

Nous accordons les primes suivantes pour les quatre périodes d'un an à venir : pour l'exercice de 1907, $2.10 par tonne sur le fer tiré du minerai canadien et $1.10 sur l'autre—la pleine différence de $1 existe ici; l'année suivante, nous conservons les mêmes taux, soit encore une différence de $1. Pendant la troisième année, la prime sur le fer indigène sera $1.70 et sur le fer étranger, 70 cents ; il y a réduction, mais la différence est encore de $1 en faveur du produit canadien. Enfin, la quatrième année, nous réduisons la prime sur le fer indigène à 90 cents et à 40 cents sur le fer tiré du minerai étranger, différence de 50 cents. On voit qu'en employant cette échelle, le minerai canadien jouira pendant trois ans de la pleine différence de $1, et pendant la quatrième année, de 50 cents, ce qui est encore plus que cette année.

M. R. L. BORDEN : A commencer dans tous les cas le 1er janvier prochain ?

L'honorable M. FIELDING : Oui. Les primes existantes resteront ce qu'elles sont, soient 35 p. 100 de la première prime, ce qui est bien peu. Nous accordons cette augmentation afin de donner plus d'encouragement qu'aujourd'hui à la production du minerai canadien. On nous a proposé d'accorder dans certains cas la prime sur le minerai au lieu de l'accorder sur le produit des hauts fourneaux. Cette proposition offre cependant des difficultés et, à moins que le minerai ne passe par le haut fourneau et devienne du fer, le métallurgiste ne recevra aucun encouragement. Mais de cette façon, il recevra une prime et le même résultat sera obtenu.

Ce n'est pas notre désir d'accorder ces primes pour les produits destinés à l'exportation. Les bruits circulent—et les honorables députés ont dû en entendre parler —que le grand trust de l'acier aux Etats-Unis doit prendre pied au Canada. S'il vient au Canada pour y faire des affaires à la manière ordinaire, à la bonne heure, mais si c'est pour y fabriquer du fer d'exportation, alors la prime deviendra un fardeau public considérable. Je crois qu'il est préférable de bien faire comprendre que nous accordons ces primes pour encourager la fabrication du fer et de l'acier destinés au marché canadien seulement et que quiconque exporte ces produits n'a pas droit à la prime. Il y a encore la prime sur les tiges métalliques, les tôles et les cornières de fer. La prime est de $3 et le droit de douane de 10 p. 100 sur les tôles et les cornières. Nous avons décidé d'abolir cette prime et de laisser choir ces articles, règle générale, dans leur classe déterminée, à $7 par tonne, sujets à la réduction de faveur. La prime est actuellement de $3 et le droit de douane de 10 p. 100. Nous supprimons la prime et plaçons ces articles dans le tarif ordinaire.

M. R. L. BORDEN : Quel est le résultat de ce changement ?

L'honorable M. FIELDING : Le résultat est de leur accorder à peu près le même degré de protection, tout en abolissant la prime. Il se fabrique maintenant beaucoup d'articles au Canada. Nous aimerions pouvoir faire la même chose, s'il était possible, au sujet de la prime sur les tiges métalliques, mais la difficulté est que les tiges métalliques ne sont pas des articles manufacturés ; elles sont employées elles-mêmes pour manufacturer d'autres articles, et si nous imposons un droit élevé sur les tiges de fer, il faudra modifier les droits sur les articles manufacturés avec des tiges de fer. Ce n'est pas notre intention pour le présent de déranger cette classification de droits et nous continuerons de payer les primes établies. Les autres primes sont accordées pour des périodes déterminées ; celle sur les tiges métalliques ne l'était pas et elle est sujette à modifications comme les autres item du tarif.

La question des primes est d'un vaste intérêt. Elle soulève en certains milieux beaucoup d'objections et donne lieu à la critique sous bien des aspects. Certaines personnes s'opposent aux primes parce qu'elles sont une protection, d'autres parce qu'elles sont sous l'impression qu'elles obèrent trop lourdement notre budget et qu'elles ne sont d'aucun avantage pour le pays. J'estime que ce sont des affirmations trop exagérées. Je crois que ceux qui condamnent le principe de la prime, ne réfléchissent pas à ce qui arriverait si nous n'adoptions pas ce

système. Si nous n'accordions pas de primes, nous serions forcément obligés d'augmenter considérablement les droits sur le fer, ou de laisser de grandes usines fermer leurs portes, ce qui n'est pas désirable. Ces industries sont d'une importance considérable pour le pays et nous croyons que personne, des deux côtés de la Chambre, ne souhaite qu'elles cessent leurs opérations. Ceux qui pensent que nous devrions abolir les primes n'ont probablement pas assez étudié la question. Ces primes ne sont pas sans avoir produit d'heureux résultats. Elles ont beaucoup contribué au développement des industries canadiennes. Elles ont donné naissance à de grands établissements, elles ont procuré du travail à des milliers d'ouvriers. Elles ont beaucoup fait. Mais on perd de vue un autre aspect de la question.

Consultons les statistiques douanières des différents ports affectés par l'industrie du fer, comme Sault-Sainte-Marie, Midland, New-Glasgow, Sydney, Sydney-nord, et nous constaterons que pendant la période de paiement des primes, le commerce a pris un développement énorme, dont la presque totalité, il faut l'avouer, provient du développement de cette industrie. Si nous comparons les recettes de douane dans ces ports, il y a quelques années, avec les recettes encaissées sous le régime des primes, je crois que j'aurai raison de dire que l'augmentation des recettes est absolument égale à la prime que le Gouvernement a déboursé de cette façon. Si quelque honorable député croit encore que l'octroi des primes ne rapporte rien au pays, il est indubitablement dans l'erreur. Je sais qu'il y a une grande divergence dans les opinions à ce sujet, mais j'ai raison, je crois, de présenter celle que j'émets ici.

J'aurais tort de retarder plus longtemps les délibérations de la Chambre. J'ai cru toutefois qu'il m'incombait de donner des explications sur ce tarif. Il est impossible que j'entre dans tous les détails. Je me rappelle qu'en 1897, lorsque je déposai le nouveau tarif douanier, mon cruel ami de Toronto (M. Foster) exigea que je lise tous les articles. Si la tâche était difficile alors, elle l'est triplement aujourd'hui, car j'en ai trois colonnes au lieu d'une. Ce serait matériellement impossible, et je suis sûr que la Chambre n'aime pas à s'en laiser imposer par la lecture plus ou moins complète des détails du tarif. Je crois que la Chambre préférera avoir des explications sur la manière avec laquelle nous avons procédé, et en conséquence j'expliquerai quelques item, si en cela je ne l'ennuie pas trop.

M. BERGERON :Est-ce que ce sera tout consigné dans le "Hansard"?

M. FIELDING : Non, seulement ce que je vais lire. La rapport complet serait trop long. Sous le chapitre des métaux, les droits sur les objets en plomb, y compris les tuyaux, le plomb de chasse et les balles ont été réduits comme suit :

Les droits sous le nouveau tarif, préférence à l'Angleterre, 20 pour 100 ; tarif moyen, 27½ pour 100 ; tarif général, 30 pour 100.

Droits sous l'ancien tarif : préférence à l'Angleterre, 23⅓ pour 100 ; tarif général, 35 pour 100.

La préférence sur les barres de plomb et le plomb en lames a été réduite de 16⅔ pour 100 à 15 pour 100.

Par l'article 384 du nouveau tarif (article 234 de l'ancien), on s'efforce de diriger le commerce vers la Grande-Bretagne et en même temps de réduire le prix pour le consommateur. Cet article est ainsi conçu :

Tôles de fer ou d'acier de l'épaisseur n° 14, ou d'une épaisseur moindre, n.a.p.; plaques du Canada ; fer de Russie ; tôle galvanisée de fer ou d'acier ; ferblanc terne et fer ou acier feuillard, enduits de zinc, d'alliage de zinc ou d'autre métal, et de toutes largeurs et épaisseurs, n.a.p.; cercles, bandes, rouleaux ou rubans de fer ou acier laminé, de l'épaisseur n° 14, ou d'une épaisseur moindre, galvanisés ou recouverts ou non de quelque autre métal.

C'est là un article important, où se trouvent groupées nombre de marchandises.

Les droits étaient antérieursment : tarif général, 5 p. 100 ; préférentiel, 3 p. 100.

Les droits nouveaux : tarif préférentiel anglais, en franchise ; tarif moyen, 5 pour 100 ; général, 7½ pour 100.

Ainsi les articles à provenance de la Grande-Bretagne sont admis en franchise, tandis que ceux provenant des autres pays sont imposables.

M. E. D. SMITH : Cela comprend-il le ferblanc.

M. FIELDING : Non, le ferblanc entre en franchise sous l'empire de tous les tarifs, et quelle que soit sa provenance. Dans l'intérêt des fabricants et des consommateurs, on a élargi la disposition, en portant l'épaisseur de la tôle de fer ou d'acier de 17 à 14 et l'épaisseur des cercles, bandes, rouleaux, rubans, 18 à 14.

Les droits établis dans le tarif préférentiel sur les articles émaillés, étamés et sur les articles en étain, ainsi que sur les articles en zinc ou en aluminium sont réduits de 16⅔ à 15 pour 100. Le droit de 25 pour 100 imposé sur ces articles dans le tarif général est maintenu.

J'en arrive maintenant à l'article du laiton. Ici, nous avons un relèvement des droits. Le laiton en barres et en baguettes, en rouleaux ou autrement, et d'au moins 6 pieds de longueur, et le laiton en bandes, feuilles ou plaques, non poli, aplani ou vernissé.

Argent nickelé et d'Allemagne, en barres et baguettes, en bobines ou autrement, d'au moins 6 pieds de longueur, et aussi en bandes, feuilles ou plaques.

Ces articles étaient naguère admis en franchise ; mais on les fabrique aujourd'hui en assez grande quantité, et nous nous proposons d'imposer les droits suivants :

Tarif préférentiel anglais, 5 pour 100 ; moyen, 7½ pour 100 ; général, 10 pour 100.

Les fils de laiton et de cuivre, naguère soumis à divers droits, paieront les droits suivants :

Laiton : tarif préférentiel anglais, 6⅔ ; tarif général, 10 pour 100 ; cuivre, tarif préférentiel anglais, 10 pour 100 ; général, 15 pour 100 ; sont déclarés assujettis aux droits uniformes suivants : tarif préférentiel anglais, 7½ pour 100 ; moyen, 10 pour 100 ; général, 12½ pour 100.

Les tubes en aluminium, d'une longueur d'au moins 6 pieds, non polis, ni recourbés, ni fabriqués d'aucune autre manière, sont portés à la liste des articles admis en franchise. Les articles fabriqués en métal britannia, argent de nickel, nevada et argent d'Allemagne, non plaqués, n.a.p., le droit établi par le tarif général, qui était de 25 pour 100, est porté à 30 pour 100, et le droit établi dans le tarif préférentiel qui était de 16⅔ pour 100 est porté à 17½ pour 100. C'est un de ces cas dans lesquels la préférence établie en faveur des articles provenant de la Grande-Bretagne est augmentée.

Les articles en argent sterling ou autre, nickelés, ou argentés par des procédés électriques, ainsi que les articles d'or ou d'argent sont soumis à des droits plus élevés : ceux établis dans le tarif général sont portés de 30 pour 100 à 35 pour 100 ; ceux établis dans le tarif préférentiel sont portés de 20 pour 100 à 22½ pour 100.

Ce sont tous là des articles plus ou moins de luxe, et nous avons pensé qu'ils pourraient sans inconvénient être soumis à des droits plus élevés.

Sur le fer en gueuse, le droit imposé dans le tarif préférentiel est porté de $1.66⅔ à $1.50, et le droit du tarif général reste fixé à $2.50 ; tarif moyen, $2.25.

Voici un autre article relatif au fer :

Cornières, tés, poutres, cannelures, longrines ou autres pièces laminées, d'autres formes ou sections, non forées et n'ayant pas été soumises à d'autres procédés de fabrication que le laminage, n.a.p.

Les droits imposés par le nouveau tarif sur ces articles seront : tarif préférentiel anglais, $4.25 la tonne ; tarif moyen, $6 la tonne ; général, $7 la tonne.

M. FOSTER : De combien étaient les anciens droits ?

L'honorable M. FIELDING : Ils étaient de $7 la tonne au tarif général, et de $4.66 la tonne, tarif préférentiel, pour des poids inférieurs à 35 livres par verge linéaire.

On observera que cela assure un nouvel avantage à la Grande-Bretagne.

Article spécial n° 379, à droits peu élevés : tarif préférentiel anglais, 5 pour 100 ; moyen, 10 p. 100 ; général, 10 p. 100. Ces droits sont établis sur les poutres, les cannelures et les cornières pesant au moins 40 livres par verge linéaire et employées dans la construction des ponts. Naguère ces poutres, cannelures et cornières étaient sujettes aux droits suivants :

Si elles pesaient moins de 35 livres, $7 la tonne ; si elles pesaient plus de 35 livres, 10 p. 100. On observera que la préférence en faveur de la Grande-Bretagne s'élève à plus d'un tiers.

Fer ou acier en barres, laminé, en bobines, baguettes, barres ou faisceaux, y compris les pièces rondes, ovales, carrées et plates ; bâtonnets d'acier, n.a.p.; cercles, bandes, rouleaux ou rubans de tôle de fer ou d'acier, de 12 pouces ou moins de largeur, de l'épaisseur n° 13, ou d'épaisseur plus grande :

Nouveau tarif préférentiel anglais, $4.25 la tonne ; tarif moyen, $6 la tonne ; tarif général, $7 la tonne.

D'après l'ancien tarif, article 229, le droit préférentiel anglais était de $4.66⅔ la tonne; général, $7 la tonne.

On observera ici que la Grande-Bretagne est mise dans une position encore plus avantageuse, par suite de la réduction des droits sur les produits qu'elle nous envoie.

Sous l'empire de l'ancien tarif, article 230, les plaques de fer dites " universal mill ", sans indication de grandeur étaient soumises à un droit de 10 p. 100 lorsqu'elles étaient importées par des constructeurs de ponts. On fixe maintenant une largeur minimum de 12 pouces. Le droit général est maintenu et le droit du tarif préférentiel est réduit de 6⅔ p. 100 à 5 p. 100.

Barres, bandes, cercles, rouleaux ou rubans, feuilles ou plaques de fer ou d'acier laminé, de toute grandeur, épaisseur ou largeur, galvanisés ou revêtus ou non d'une substance quelconque, ainsi que l'acier fondu, lorsqu'ils sont d'une valeur plus grande que 3½ c. la livre, n.a.p. :

Nouveau tarif préférentiel anglais, en franchise ; moyen, 5 p. 100 ; général, 5 p. 100. Ancien tarif, article 236 : préférentiel anglais, 3⅓ p. 100 ; général, 5 p. 100.

C'est un des cas dans lesquels nous imposons un droit peu élevé sur l'article quand il est de provenance étrangère et où nous l'admettons en franchise quand il est à provenance de la Grande-Bretagne.

Les tubes de chaudières à vapeur étaient naguère soumis à un droit de 5 p. 100, tarif général, et de 3⅓ p. 100, tarif préférentiel. On les déclare admissibles en franchise quand ils sont à provenance de la Grande-Bretagne, et l'ancien droit de 5 p. 100 du tarif général est maintenu sur ces articles quand ils sont à provenance de pays étrangers. Le fil d'acier ou de fer galvanisé, numéros 9, 12 et 13, naguère admis en franchise est aujourd'hui soumis à un droit de 5 p. 100 sous l'empire du tarif général ou du tarif moyen, mais continue d'être admis en franchise lorsqu'il est à provenance de

la Grande-Bretagne. C'est là un article de très grande importance, puisqu'il en a été importé l'année dernière pour plus d'un million de dollars.

Les droits sur les clichés stéréotypés, électrotypés et en cellulose, non pour des fins de réclame, sont réduits de ¼ c. par pouce carré, et les matrices et enveloppes en cuivre, non pour des fins de réclame, sont soumises au même régime. Ces matrices et enveloppes en cuivre qui sont aujourd'hui soumises à un droit de ⅛ c. par pouce carré étaient naguère soumises à un droit de 1c. ½ par pouce carré.

Les machines à fondre les caractères et à composer à l'usage des imprimeries, et les machines à écrire seront assujetties aux droits suivants : Sous l'empire du tarif général, 20 pour 100, du tarif moyen, 17½ pour 100, du tarif préférentiel anglais, 12½ pour 100. C'est là un article nouveau applicable aux linotypes que l'on fabrique actuellement au Canada en quantité suffisante pour faire face aux besoins. Ces machines étaient naguère frappées d'un droit de 10 pour 100 comme machines à imprimer ou outillages accessoires pour la confection des caractères, sous l'empire de l'ancien tarif. Les machines à écrire étaient alors soumises à un droit de 25 pour 100 que nous réduisons maintenant à 20 pour 100.

Faucheuses, moissonneuses (engerbeuses ou non), appareils à engerber, moissonneuses simples : le droit sur ces articles étaient, sous l'empire de l'ancien tarif, de 20 p. 100, et, sous l'empire du tarif préférentiel, de 13 pour 100. Bien entendu, il nous faut mettre les droits du tarif préférentiel vis-à-vis tous ces articles ; mais il s'en trouve un grand nombre qu'on ne saurait faire venir de la Grande-Bretagne. Nous nous en rendons bien compte, mais il nous faut inscrire le chiffre des droits, pour arriver à l'uniformité. Comme je l'ai dit, le droit sur ces articles, aux termes de l'ancien tarif, était de 20 pour 100, et nous nous proposons de le réduire à 17½ pour 100. Nous accordons au fabricant une certaine compensation sous forme d'une remise de droits sur certaines parties du fer et de l'acier qu'il utilise. Cette compensation consiste dans une remise de 95 pour 100 des droits qu'il aura pu payer sur le fer en gueuse, le fer laminé et l'acier laminé dans la confection des machines vendues pour usage au Canada.

Moteurs à vent.—c'est là un article important pour la Chambre des communes,—les moulins à vent, dis-je, sont l'objet d'une réduction de 25 à 20 pour 100.

Installations de machines à battre, quand elles se composent d'une machine portative ou locomobile et d'une batteuse; sous l'empire de l'ancien tarif, ces articles payaient un droit de 25 pour 100 et nous nous proposons de les réduire à 20 pour 100. Dans le cas des machines à battre la difficulté n'a pas tant consisté dans la fixation des droits que dans l'estimation de la valeur de ces machines. Il a été difficile de fixer leur valeur marchande, parce qu'elles ne sont pas vendues à des marchands en gros ; elles passent directement du fabricant au consommateur par l'intermédiaire d'agents. Le département a accordé 40 pour 100 de réduction sur le prix coûtant ; mais il est à prendre de nouvelles dispositions en vue d'augmenter l'estimation. Dans ces conditions, si le droit ne devait pas être abaissé, le prix de l'article se trouverait augmenté. Un tel résultat n'est pas désirable car c'est là un article très important dans le Nord-Ouest. Grâce à la réduction que nous proposons, le changement effectué dans le mode d'évaluation ne se trouvera pas à nuire à l'acheteur.

M. COCKSHUTT : Les charrues sont-elles comprises avec les faucheuses ?

M. FIELDING : Non, pas dans cet article ; je n'en suis pas encore rendu aux charrues. Les haches, faux, faucilles ou crochets à récoltes, hache-foin ou hache-paille, rainettes, houes, râteaux, n.a.p., fourches ; ce sont tous là des outils de ferme; l'ancien droit était de 25 pour 100, et nous nous proposons de le réduire à 22 pour 100. Sous l'empire de l'ancien tarif, lorsque ces articles étaient à provenance de la Grande-Bretagne, ils étaient soumis à un droit de 16 ⅔ pour 100 ; mais aux termes du nouveau tarif préférentiel ils paieront 15 pour 100.

Les droits établis par l'ancien tarif général de 25 pour 100 sont maintenus sur les instruments aratoires suivants : chargeuses de foin, arracheuses de pommes de terre, manèges à cheval, séparateurs, n.a.p., machines à faire les meules, hache-fourrages, concasseurs de grain, tarrares, faneuses, rouleaux de ferme, de chemins ou de champs, creuseurs de trous de poteaux, manches de faux, et autres instruments agricoles, n.a.p., pelles et bêches en fer ou acier, n.a.p., ébauches de pelles et de bêches, et fer ou acier, taillé de forme pour ces ébauches, et tondeuses ; sur ces articles, le droit établi dans l'ancien tarif était de 35 pour 100, et nous nous proposons de le réduire dans le nouveau tarif général à 32½ pour 100. Le droit sur ces articles, lorsqu'ils étaient à provenance de la Grande-Bretagne, était autrefois de 23¼ pour 100, et nous nous proposons de le réduire à 20 pour 100.

Les appareils téléphoniques et télégraphiques, batteries électriques et galvaniques, moteurs électriques, dynamos, générateurs, douilles, isoloirs de toute sorte, appareils électriques n.a.p., chaudières n.a.p., et toutes machines composées en tout ou en partie de fer ou d'acier, ainsi que les parties intégrantes de toute machine mentionnée dans cet article. Dans tous ces cas, il y a une augmentation du droit établi dans le tarif général et une réduction du droit établi dans le tarif préférentiel. L'ancien droit général était de 25 pour 100 ; le nouveau

droit général est de 27½ pour 100 ; le droit du tarif préférentiel anglais était anciennement de 16⅔ pour 100 ; dans le même tarif préférentiel, il est de 15 pour 100. La disposition "toutes machines n.a.p." s'applique à toutes les machines sauf les machines agricoles et certaines machines spéciales portées sur la liste des articles admis en franchise ou soumises à des droits moins élevés. On observera que la réduction en faveur des envois à provenance de la Grande-Bretagne se trouve dans le cas actuel proportionnellement plus forte.

M. GALLIHER : Cette disposition s'applique-t-elle aux machines utilisées dans l'exploitation des mines ?

M. FIELDING : La liste des appareils pour l'exploitation minière portés sur la liste des articles admis en franchise a subi des modifications. Nombre de ces appareils sont aujourd'hui fabriqués au Canada et ont été rayés de la liste des articles admis en franchise et portés sur celles des articles imposables comme "machines" ou comme "articles fabriqués en fer ou en acier", suivant le cas : machine à laver la houille, à fabriquer le coke et le charbon de bois, à sécher le minerai, à le griller ; broyeuses à boules et émeri naturel, cribles, classificateurs, séparateurs, chemises d'eau de hauts fourneaux. Tous ces articles sont actuellement fabriqués au Canada et nous les biffons de la liste des articles admis en franchise.

Les articles suivants ont été ajoutés à la liste des objets admis en franchise : pièces composant les lampes de sûreté de mineurs, et accessoires pour le nettoyage, le remplissage et l'essai de ces lampes ; hauts fourneaux pour la réduction des minerais de cuivre et de nickel ; parties intégrantes de toutes les machines mentionnées dans l'article ; le diamètre des tubes visés par l'article a été porté de 2 pouces ½ à 4 pouces.

Voici maintenant un de ces cas peu nombreux dans lesquels nous faisons une exception en ce qui regarde l'importation d'articles à l'usage de notre gouvernement, ou d'autres gouvernements.

Les articles et matériaux suivants lorsqu'ils sont importés par les fabricants de bouées ou balises automatiques, pour être utilisés dans la fabrication de bouées et balises pour le gouvernement canadien ou pour exportation suivant les règles établies par le ministre des Douanes, savoir : tubes de fer ou d'acier de plus de 16 pouces de diamètre, têtes en acier à collerette et rebords, faites de plaques à chaudières de plus de 5 pieds de diamètre ; billes d'acier trempé d'au moins 3 pouces de diamètre, lanternes de gaz acétylène et parties intégrantes de ces lanternes. Ces articles sont déclarés admissibles en franchise pour cette fin.

Le Gouvernement est en mesure actuellement même d'importer ces articles en franchise ; mais nous biffons la disposition générale, tout en maintenant celle-ci, pour deux raisons. Ces articles ne sont pas fabriqués seulement pour le compte de notre gouvernement, mais pour l'exportation ; ils sont fabriqués pour des gouvernements et pour des gouvernements seulement. Ils sont fabriqués par un grand établissement d'Ottawa, lequel, si nous ne nous trompons pas, est appelé à se développer beaucoup. On objectera peut-être qu'il n'y a pas lieu de déclarer ces articles admissibles en franchise, attendu que la compagnie pourrait se faire accorder une remise des droits du simple fait que ces objets devront être réexportés. Mais observez que c'est là une entreprise qui devra se faire sur un très grand pied, et on nous représente que la compagnie devant avoir sur place à la fois de très grandes quantités de ces matériaux, se trouverait dans l'obligation, si on exigeait d'elle qu'elle versât les droits d'avance de déposer dans la caisse publique plusieurs centaines de mille dollars, ces articles étant très coûteux, exigeant de longues manipulations et les opérations de la compagnie se faisant sur une très grande échelle. Nous ne déclarerions pas ces articles admissibles en franchise, s'il devait en résulter le moindre embarras ; mais ils sont fabriqués pour notre gouvernement et pour le compte de gouvernements étrangers, et du moment que nous exercerons la surveillance nécessaire, je ne vois pas qu'il y ait d'objection à permettre l'importation de ces articles en franchise ; cela vaudra mieux que d'exiger le paiement des droits de la compagnie pour ensuite lui en faire remise. Il y a tout lieu de croire que cette industrie va devenir très importante et d'intérêt national. On prétend que sur les entreprises en voie d'exécution, la compagnie ne dépensera pas moins de $800,000 pour la main-d'œuvre au Canada d'ici à deux ans.

Les wagonnets pour le transport des scories de hauts fourneaux sont placés sur la liste des articles admissibles en franchise.

Les tables pour opérations chirurgicales lorsqu'elles sont destinées aux hôpitaux ne paieront pas de droits.

Les appareils pour la confection de ficelles, de cordes, de câbles, de fils, ou la préparation de la fibre du lin, seront aussi admissibles en franchise.

Un droit spécial de 10 p. 100 est établi dans les trois tarifs sur les appareils d'une classe qui ne se fabrique pas au Canada et spécialement adaptés au cardage, au filage, au tissage et au tricotage.

Les machines à forer les puits sont déclarées admissibles en franchise, qu'elles soient ou non fabriquées au Canada. Ces articles étaient naguère admis en franchise, du moins ceux de ces articles qui n'étaient pas fabriqués au Canada. Nous jugeons que les forages de puits sont des travaux de grande importance pour le Canada, et pour cette raison nous déclarons tous ces articles admissibles en franchise.

Les billes d'acier, naguère soumises à un droit de 30 p. 100 et qu'on utilise dans les

roulements de machines et de voitures sont aujourd'hui soumises aux droits suivants :

Tarif préférentiel anglais, en franchise; moyen, 7½ p. 100 ; général, 10 p. 100.

Les droits sur la glucose et les sirops sont réduits, comme il est indiqué ci-dessous:

Nouveau tarif préférentiel anglais, 35 c. par 100 livres ; moyen, 45 c. par 100 livres; général, 50 c. par 100 livres.

Sous l'empire de l'ancien tarif, les droits étaient les suivants : préférentiel anglais, 50 c. par 100 livres ; tarif général, 75 c. par 100 livres.

Le droit spécifique de ½ c. la livre sur les confiseries est supprimé, et le droit général ad valorem de 35 est maintenu. Sous l'empire du tarif préférentiel le droit ad valorem est réduit de 23⅓ p. 100 à 22½ p. 100.

Les droits sur les cotonnades ne sont pas modifiés sensiblement.

	T. préf. ang. p. 100	T. moy. p. 100	T. gén. p. 100
Coton jaune, non écru, n.a.p.	15	22½	25
Coton blanc, écru, n.a.p.	17½	22½	25
Tissus imprimés, teints ou colorés, n.a.p. ..	25	30	32½

C'est là une réduction de 1⅔ p. 100 (de 16⅔ p. 100 à 15 p. 100) aux termes du tarif préférentiel sur les cotons jaunes, non écrus ; une augmentation de 16⅔ p. 100 à 17½ p. 100, sous l'empire du tarif préférentiel, sur les cotons blancs : une réduction de 2½ p. 100, sous l'empire du tarif général, et une augmentation de 1⅔ p. 100 aux termes du tarif préférentiel, sur les tissus imprimés, teints ou colorés n.a.p.

Ces droits sont déclarés applicables également dans le cas des tissus de lin de catégorie correspondante. En vue de faciliter la besogne administrative, on a jugé opportun d'établir des droits uniformes sur les tissus de coton et de lin, ces produits se trouvant tellement mélangés l'un à l'autre dans le commerce, qu'il est impossible de les distinguer ou d'établir lequel des deux représente dans un tissu donné la valeur la plus grande. Tous ces tissus de lin étaient naguère soumis à un droit de 25 p. 100 aux termes du tarif général et de 16⅔ p. 100 aux termes du tarif préférentiel.

Les broderies en coton blanc qui étaient soumises à un droit de 25 p. 100, et les valenciennes " torchons " et dentelles de coton blanc qui étaient soumises à un droit de 35 p. 100, sont groupées en un seul article et soumises aux droits peu élevés indiqués ci-après : préférentiel anglais, 12½ p. 100 ; moyen, 17½ p. 100 ; général, 20 p. 100. Cette modification est effectuée dans l'intérêt des fabricants de blanc.

On objectera peut-être que ces dentelles sont des articles de luxe qu'il serait opportun de soumettre à de forts droits ; mais après réflexion, ces messieurs se rendront compte que ces dentelles et broderies sont utilisées surtout dans la confection du blanc. L'industrie de la couture est d'une grande importance au Canada et l'effet de cette réduction sera de provoquer une demande plus grande d'articles de cette classe et d'assurer du travail à ces ouvrières.

M. BERGERON : Ces articles ne sont donc pas fabriqués au Canada ?

L'honorable M. FIELDING : Pas du tout, pour bien dire.

Sous l'empire de l'ancien tarif, tous les articles utilisés dans la confection de la ficelle d'engerbage étaient admis en franchise. Mais comme la ficelle d'engerbage et la corde peuvent être confectionnées, et sont de fait confectionnées dans les mêmes établissements, on est exposé à ce qu'il se commette des abus à cet égard. On a prescrit, en conséquence, que seul les fabricants qui ne confectionnent que de la ficelle d'engerbage pourront jouir du privilège d'importer ces matières premières en franchise.

M. FOSTER : Obtiendront-ils le remboursement du montant total des droits ?

M. FIELDING : Le remboursement est de 95 pour 100 dans tous les cas.

Les changements suivants ont été effectués en ce qui regarde les droits sur les lainages :

Il a été établi une nouvelle classe pour les flanelles unies, non pas finies, pour les doublures italiennes en laine, les cobourgs, les tissus lustrés de mohair et d'alpaca, lesquels seront soumis aux droits suivants : préférentiel anglais, 22½ pour 100 ; moyen, 30 pour 100 ; général, 35 pour 100.

Les droits sur ces flanelles, aux termes du tarif préférentiel, étaient naguère de 23 pour 100. Il n'a pas été fait de changement dans le droit établi aux termes du tarif général.

Les flanelles autres que spécifiées ci-dessus seront soumises aux droits suivants :

Tarif préférentiel anglais, 30 pour 100 ; général, 35 pour 100.

Les autres tissus, sauf les flanelles, mentionnés dans cet article et qui sont d'une catégorie qu'on ne fabrique pas au Canada, étaient soumis à un droit de 30 pour 100 aux termes du tarif préférentiel ; ces droits sont maintenant réduits à 22½ pour 100. Cette réduction est effectuée dans l'intérêt des tailleurs et fabricants de vêtements, comme aussi, bien entendu, dans l'intérêt des consommateurs.

Les couvertures, si elles sont entièrement de laine, seront désormais soumises aux droits suivants : tarif préférentiel anglais, 22½ pour 100 ; moyen, 30 pour 100 ; général, 35 pour 100.

Sous l'empire de l'ancien tarif, toutes couvertures étaient soumises à un droit de 35 p. 100 (général) ou de 23⅓ p. 100 (préférentiel). A l'avenir, les couvertures, autres que celles entièrement de laine, seront soumises à un droit de 30 p. 100 (préférentiel) et de

35 p. 100 (général). Les anciens droits (35 p. 100 général et 30 p. 100 préférentiel) sont maintenus sur tous autres tissus de laine et confections.

Sur les tricots, quelle que soit la substance, le droit du tarif préférentiel, qui était de 23⅓ p. 100 est réduit à 22½ p. 100. Il n'est effectué aucun changement dans le droit imposé aux termes du tarif général. Le droit imposé par le tarif moyen est de 30 p. 100.

Le droit imposé par le tarif préférentiel sur tous tapis, qui était de 23⅓ p. 100, est porté à 25 p. 100. Le droit imposé dans le tarif général reste le même.

Il a été effectué un changement très important en ce qui regarde les livres. Aux termes de l'ancien tarif, on admettait en franchise les livres, non imprimés ni réimprimés au Canada, et compris dans la liste des livres utilisés dans l'enseignement de toute université, et tout collège reconnu d'utilité publique ou toute école normale du Canada.

La nouvelle disposition est plus large, de telle sorte que le slivres, non imprimés ni réimprimés au Canada, seront admis en franchise s'ils sont utilisés dans l'enseignement de toute université, de tout collège ou école du Canada. C'est-à-dire dans les écoles ordinaires du Canada et qui ne sont pas produits dans le pays cesseront de payer des droits, seront admis en franchise.

Le droit établi dans le tarif général sur les sacs en papier de toutes sortes, imprimés ou non, a été de 25 p. 100 à 27½ p. 100. Le droit imposé dans le tarif préférentiel, naguère de 16⅔ p. 100, a été réduit à 15 p. 100. On observera que la préférence accordée aux marchandises qui nous arrivent de la Grande-Bretagne se trouve sensiblement augmentée.

Dans l'intérêt des fabricants de chaussures, le droit sur les molèles de carton, qui était de 25 p. 100 aux termes du tarif général, et de 23⅓ aux termes du tarif préférentiel, a subi les réductions suivantes : préférentiel anglais, 10 p. 100 ; moyen, 12½ p. 100 ; général, 15 p. 100.

Sous l'empire de l'encien tarif, les tubes et cônes de papier utilisés comme bobines dans les filatures de coton étaient admis en franchise, mais le privilège est étendu de manière à permettre l'admission en franchise des tubes et cônes utilisés dans les filatures de laine et autres usines de l'industrie textile.

Le papier matrice utilisé dans l'imprimerie, naguère soumis à un droit de 25 p. 100, est déclaré admissible en franchise.

Les droits établis dans le tarif général sur les articles de parfumerie, qui étaient de 30 p. 100, sont portés à 35 p. 100 ; et ceux établis dans le tarif préférentiel anglais qui étaient de 20 p. 100 sont portés à 25 p. 100. Les droits établis dans le tarif moyen seront de 32½ p. 100. C'est là un article de luxe que nous avons cru à propos de soumettre à des droits plus élevés.

La cellulose, la xylonite ou la xyolite à l'état brut, naguère admises en franchise, ont été soumises à un droit de 5 pour 100, aux termes du tarif général et du tarif moyen, mais continuent de passer en franchise lorsqu'elles sont à provenance de la Grande-Bretagne. C'est un de ces cas dans lesquels nous imposons un droit sur l'article de provenance étrangère, tout en admettant en franchise l'article à provenance de la Grande-Bretagne.

En ce qui regarde l'huile de graine de lin, nous avons supprimé le droit ad valorem et imposé un droit spécifique. Il nous fut expliqué, non seulement par les producteurs d'huile, mais par les importateurs, que c'est là un article très variable en prix, et qu'il est à peu près impossible de faire un commerce prospère sous un régime de droits *ad valorem*. Le droit spécifique est probablement l'équivalent de l'autre. Le droit établi dans le tarif général est de $1.20 par 100 livres, de $1.10 dans le tarif moyen, et de 80 cents dans le tarif préférentiel anglais.

La gazoline et le naphte qui étaient soumis à des droits de 2½ cents par gallon, sont déclarés admissibles en franchise. Ce sera d'un grand avantage pour les pêcheurs et les cultivateurs qui utilisent la gazoline comme force motrice.

Sur le marbre et le granit, taillés, et les articles obtenus de ces produits, le droit dans le tarif préférentiel, qui était de 23⅓ p. 100, est porté à 30 p. 100. Dans le tarif général, le droit est maintenu à 35 p. 100.

M. W. F. MACLEAN : Quelle est la différence ?

M. FIELDING : La différence n'est pas aussi grande qu'elle était. Les droits sur les vitres ordinaires et non colorées avaient été considérablement abaissés il y a nombre d'années, et nous les laissons virtuellement au même point. Nous les maintenons à 7½ pour 100 sous l'empire du tarif préférentiel et à 15 pour 100 sous l'empire du tarif général. Le droit du tarif moyen est fixé à 12½ pour 100.

En ce qui regarde les produits agricoles, les cultivateurs sont divisés d'opinion quant à l'utilité de ces droits. En général, le cultivateur est en faveur d'un tarif peu élevé; mais demandez-lui s'il est en faveur de l'abolition des droits sur les produits agricoles, et il hésite. Les uns répondront affirmativement et d'autres négativement. D'autres encore vous diront : Je veux bien que vous supprimiez les droits sur les produits agricoles, pourvu que vous les supprimiez sur tous les autres. Or, dans tous les cas où nous avons effectué des changements dans les droits portant sur les produits agricoles, nous les avons légèrement augmentés. Nous ne voulons pas que le cultivateur puisse dire que les changements effectués sont à l'encontre des articles que lui-même produit. En effet, certains culti-

vateurs préconisent fortement l'imposition de droits élevés, bien que la majorité d'entre eux soit plutôt de l'opinion contraire. Aussi n'avons-nous fait que peu de changements, et ceux-là plutôt dans le sens d'une augmentation.

M. W. F. MACLEAN : Qu'advient-il des articles soumis également à un droit d'accise ? Les droits sont-ils modifiés dans leur cas ?

M. FIELDING : Je ne me propose pas d'exposer aujourd'hui les changements opérés dans les droits d'accise. Je m'en tiens à ceux effectués dans le tarif douanier. A ce propos, on m'a signalé les droits sur le tabac, et l'intérêt de cette question ne consiste pas tant dans la réduction ou le relèvement du droit mais dans son mode de perception. On nous a prié de mettre la question à l'examen, mais jusqu'à présent il ne nous a pas été possible de nous en occuper. Toutefois, nous désirons le faire plus tard dans la session. Il s'agit simplement de changer le mode de perception.

M. W. F. MACLEAN : Dans le cas des spiritueux soumis à la perception d'un droit douanier, va-t-il être effectué quelque changement ?

M. FIELDING : Aucun. Nous avons opéré une réduction notable dans les droits sur le riz. Dans l'ancien tarif le riz nettoyé était soumis à un droit de $1.25 les 100 livres. Nous l'avons réduit à 75 cents les 100 livres, et le tarif moyen impose un droit de 65 cents. Dans le tarif préférentiel anglais, le droit était de 83⅓ cents par 100 livres ; nous l'avons réduit à 50 cents, et le riz non nettoyé (" paddy ") est déclaré admissible en franchise. La réduction sur le riz nettoyé est très notable. Il a été perçu l'année dernière sur ce seul produit $170,000. La réduction de ce chef sera très considérable.

M. FOSTER : En quoi cette modification intéresse-t-elle la protection ?

L'honorable M. FIELDING : C'est à peu près la même chose. Nous dégrevons la matière première et abaissons proportionnellement le droit sur l'article fini.

Un autre article que nous voulons dégrever, ce sont les oranges, les citrons et les limons. On croirait peut-être que c'est là un article de minime importance, mais les députés seront peut-être étonnés d'apprendre que, d'après mes prévisions, la réduction du droit dont est frappé cet article s'élèvera à $190,000. Le remaniement du droit sur le riz provoquera probablement un abaissement de recettes que je porte à $145,000. Ainsi, ces deux items seuls représentent une réduction de taxes d'environ $330,000.

Dans leur ensemble, les modifications apportées au tarif—modifications dont je viens de donner quelques exemples—n'influeront pas sur les recettes d'une façon appréciable Ici nous effectuons un minime relèvement de droit ; là un léger abaissement. Somme toute, il ne résultera pas de différence sensible des modifications apportées au régime douanier. Mais il y a quelques item importants qui influeront d'une façon notable sur les recettes.

M. BERGERON : L'impôt du tabac est-il modifié ?

L'honorable M. FIELDING : Aujourd'hui, il s'agit uniquement des taxes douanières. Ce n'est pas sur la question du relèvement ou de l'abaissement des droits sur le tabac qu'on a appelé notre attention, mais bien sur le mode de perception de cette taxe qui produira de meilleurs résultats, sans porter préjudice aux consommateurs. Mais cete question reviendra plus tard sur le tapis.

Nous venons de le voir, le dégrèvement de deux articles importants, les oranges et citrons, ainsi que le riz fera fléchir le revenu de $300,000 à $340,000. Bien que, d'une part, nous ne visions pas à relever sensiblement le chiffre de l'impôt, d'autre part, notre situation ne nous permet pas de sacrifier de recettes. Le volume toujours croissant des affaires du pays, l'augmentation des besoins publics et la prochaine échéance d'importantes obligations nous obligent de ne pas laisser décliner nos recettes. Nous sommes bien aises de constater que, par le passé, on n'a pas trouvé l'impôt trop onéreux, bien qu'il ait produit de fortes recettes. Il n'a guère soulevé de clameurs dans le public. Nous ne voulons pas en relever le chiffre, mais nous ne tenons pas non plus à laisser fléchir les recettes. Par conséquent, si nous apportons au régime douanier certaines modifications qui provoquent une forte perte de revenu, force nous est bien de combler l'écart en demandant des recettes à quelque autre source.

Je désire présenter quelques observations sur la légère modification que je propose d'apporter au droit sur les sucres ; mais qu'on le remarque bien, il ne s'agit pas des sucres raffinés. Toute modification apportée à ce droit retomberait sur le consommateur, car le sucre raffiné est précisément celui dont se sert le consommateur.

Il fut une époque où le consommateur canadien utilisait le sucre brut des Antilles ; mais ce temps n'est plus et aujourd'hui, au Canada, c'est le sucre raffiné qui, d'ordinaire, figure même sur la table du pauvre.

Nous n'apportons pas de modification au droit dont est actuellement frappé le sucre raffiné; seulement, nous faisons subir une légère modification à la taxe au sucre brut et c'est précisément là ce que je tiens à élucider brièvement. A notre avis, l'échelle de droits sur le sucre que nous avons adoptée, il y a quelques années, est éminemment légitime. En 1896, le sucre raffiné était

frappé d'un droit de $1.14 et le sucre brut, d'un droit de 50 centins les 100 livres, soit un écart de 64 centins par 100, au bénéfice des raffineurs. Nous abaissâmes à $1 le droit sur le sucre raffiné, tout en laissant subsister le droit de 50 centins sur le sucre brut, de sorte que l'écart en faveur du raffineur ne fut plus que de 50 centins. Notre constante préoccupation a été d'assurer au raffineur à peu près cette mesure de bénéfice. Naturellement, il lui faut tenir compte des pertes et du coût de la fabrication.

Plus tard, nous modifiâmes le régime des sucres, mais de façon, pensions-nous, à ce que cette réforme n'influât point sur les taux des taxes douanières. Nous adoptâmes l'épreuve au polariscope, fixant un certain droit pour un certain degré de force saccharine, et l'augmentant avec chaque degré de force additionnelle. Par là, je le répète, nous avons voulu parer à toutes modification des droits relatifs, cherchant à maintenir la proportion entre les sucres raffinés et les sucres bruts au taux primitivement établi, et nous croyons y avoir réussi.

Les taux variant de degré à degré, il est possible qu'il n'y a pas toujours eu une précision mathématique ; mais, la réforme effectuée, à notre avis, tendait à simplifier les opérations du ministère, plutôt qu'elle ne visait les taux relatifs de l'impôt.

Vint ensuite le tarif de préférence, stipulant une réduction d'un tiers en faveur des sucres des Antilles importés au Canada. Il s'est opéré toute une révolution dans nos importations de sucres. Nous ne demandons plus nos sucres ni à l'Allemagne, ni à Java ni aux autres pays en dehors de l'empire ; ils viennent presque tous des Antilles. Le producteur bénéficie pleinement de la préférence sur la matière première. S'il eût été exposé à quelque désavantage corrélatif, sous forme de concurrence en matière de raffinés, il n'eût rien gagné à la réforme effectuée. Mais l'industrie du raffinage des sucres est entourée de certaines conditions qui soustraient virtuellement le raffineur canadien à cette concurrence. Nous ne déclarons point que tous les raffinés fabriqués en Grande-Bretagne, bénéficieront, en entrant au pays, du régime privilégié. Ce que nous déclarons, c'est que nous accordons l'avantage de la préférence aux raffinés fabriqués en Grande-Bretagne, même le sucre brut, de production britannique.

En fait, les raffineurs, en Angleterre, ne se sont pas outillés de façon à satisfaire à cette condition. Ils demandent leurs sucres bruts à toutes les sources. Si la matière brute vient d'un pays en dehors de l'empire, les raffinés fabriqués à même ce sucre brut ne sauraient bénéficier de la préférence, à leur entrée au pays. La conséquence est qu'en pratique la préférence ne s'applique qu'à une fort minime quantité de raffinés d'origine britannique. Le raffineur canadien bénéficie donc de l'abaissement de la taxe imposée sur la matière première ; mais il ne souffre guère de la concurrence des sucres raffinés, de provenance britannique. Il s'est élevé une puissante clameur contre l'impôt des sucres. Au cours de l'enquête effectuée par la commission du tarif, on nous a fait entendre d'énergiques protestations au sujet de l'énorme protection que reçoivent, prétend-on, les raffineurs. Je l'avoue franchement, il m'a été impossible de me rallier à cette conclusion. Cependant, à mon avis, le raffineur canadien bénéficie du régime de la préférence dans une plus large mesure que nous n'avions songé à lui accorder. Un des arguments qu'on a fait valoir, c'est que le sucre brut fabriqué en Grande-Bretagne est expédié en Angleterre, disons des Antilles, en acquittant les frais de transport, et qu'il faut alors l'expédier au Canada, en acquittant de nouveaux frais de transport. L'acquittement de ces doubles frais de transport constitue en soi-même, une protection. Il en résulte que le raffineur bénéficie pleinement de la préférence et n'a guère à souffrir de la concurrence des sucres raffinés de provenance britannique.

Je le répète, donc, le fonctionnement du tarif privilégié tend peut-être à donner au raffineur une plus large mesure de protection que nous n'avions l'intention de lui accorder, et cette mesure va quelque peu au delà de ses besoins. Aussi, eu égard à ce fait et par déférence envers l'opinion de ceux qui demandent le remaniement de l'impôt des sucres, nous proposons un minime relèvement du droit sur la matière première. Nous relevons de 7 centins et demi par cent livres la taxe du sucre brut d'importation britannique ce qui revient à 2 centins sous le régime du tarif général. Il suffit de tenir compte ici de l'augmentation de 7 centins et demi consacré par le tarif privilégié britannique, car le raffineur demande presque tout son sucre brut aux Antilles.

M. SAM. HUGHES : S'agit-il du raffineur britannique?

M. FIELDING : Non, du raffineur canadien.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que le raffineur britannique importe principalement des Antilles son sucre brut ?

M. FIELDING : Non, je le répète, le raffineur anglais demande sa matière première à toutes les sources. Actuellement, le Canada constitue, dans une large mesure, le marché du sucre des Antilles. En accordant aux Antilles la préférence à cet égard, nous avons ouvert ce débouché à l'écoulement de leur sucre brut, ce qui, d'autre part, développe notre commerce avec les Antilles.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas parfaitement l'argument basé sur le fait que le raffineur britannique importe son sucre brut des Antilles, quitte à le réexpédier au Canada.

M. FIELDING : L'argument formulé par ceux qui prétendent que le raffineur bénéficie de trop d'avantages, c'est que le raffineur en Grande-Bretagne est obligé d'importer son sucre brut des Antilles ou de quelque autre pays, en acquittant les frais de transport, et qu'il lui faut payer de nouveaux frais de transport pour l'expédition des raffinés au Canada. A leurs yeux, c'est là une protection fort importante au bénéfice du raffineur canadien. Le résultat c'est que bien qu'il soit importé au pays une énorme quantité de sucre brut sous le régime de faveur il n'y vient que fort peu de sucres raffinés.

Nous désirons, sans doute, encourager l'industrie du raffinage du sucre au Canada, et favoriser l'importation du sucre brut des Antilles, mais nous ne voulons pas accorder au raffineur canadien des avantages excessifs. Or, puisque le raffineur canadien, sous le régime de faveur a bénéficié de plus d'avantages que nous n'avions voulu lui en accorder, nous apportons aujourd'hui une légère modification au droit de douane. Ce remaniement de droit n'atteint pas le consommateur, puisqu'il ne s'applique pas à la question du sucre raffiné. C'est un relèvement de droit fort minime ; mais comme il se fait une énorme consommation de sucre au Canada, nous percevons environ $300,000 de recettes additionnelles de cette source, ce qui suffira presque pour contrebalancer les pertes auxquelles j'ai fait allusion.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je tenais seulement à donner ces quelques éclaircissements ; car, je le comprends, bien que les tableaux du tarif soient déposés sur le bureau, il serait presque impossible aux députés d'en saisir, à la simple lecture, la portée et les conséquences, et voilà pourquoi j'ai cru leur être utile en offrant ces quelques éclaircissements.

Ah ! sans doute, monsieur l'Orateur, je ne me flatte pas de l'espoir que nous aurons réussi à plaire à tout le monde. J'en suis convaincu, il se rencontrera bien, ça et là, quelques personnes ou quelques groupes qui penseront que nous n'avons tenu un juste compte de leurs intérêts. Il est si naturel à l'homme de penser que son intérêt personnel prime tout le reste.

Cependant, je puis bien le déclarer ici, en abordant cette question, nous étions animés du sincère désir de traiter loyalement tout le monde. Ça et là, lorsqu'une industrie nous semblait trop favorisée sous le régime douanier actuel, nous avons abaissé le droit. Ailleurs, quand une industrie nous paraissait n'avoir pas été traitée avec assez de loyauté, nous avons tâché de lui venir en aide, sans jamais perdre de vue la pensée que notre tarif douanier doit être mitigé plutôt qu'exagéré. Je l'espère, nous avons atteint ces résultats. Je le répète, nous avons abordé la question, mus par une seule préoccupation : celle de réaliser une réforme répondant le mieux possible aux plus chers intérêts du pays, dans son ensemble. Nous avons à cœur la prospérité de l'industrie comme celle de toutes les autres classes, mais il ne faut jamais perdre de vue les intérêts des masses populaires au Canada. L'espoir que nous nourrissons, c'est que la loi douanière que nous proposons aujourd'hui sera un instrument de progrès et de prospérité pour tout le pays. Nous en avons la confiance, ce tarif, les industriels y trouveront leur avantage ; tandis que nous pouvons légitimement demander aux consommateurs de l'accepter, dans la conviction que sous ce régime douanier la prospérité du pays ira toujours s'accentuant plus encore qu'au cours de la dernière période décennale.

Je vais déposer sur le bureau de la Chambre les résolutions et les tableaux du tarif. J'ajouterai que je fais en ce moment dresser un index qui mettra en regard le tarif actuel et le dernier remaniement du tarif, ce qui permettra aux députés de comparer un article quelconque de la refonte actuelle avec l'item correspondant du tarif existant. Tous les tableaux ont subi un remaniement complet. Quand un député voudra trouver un article du tarif actuel et le comparer avec l'ancien tarif, il suffira qu'il se reporte à l'index qui lui indiquera l'article en question. J'ai l'honneur de proposer la résolution suivante :

1. Arrêté : Il est à propos de reviser et de refondre les actes et parties d'actes actuellement en vigueur concernant les droits de douane, et qu'à cette fin il est à propos d'abroger les actes qui suivent ou les parties de ces actes qui n'ont pas été précédemment abrogés, savoir :

Le tarif des douanes, de 1897, chapitre 16 des Statuts de 1897 ; le chapitre 37 des Statuts de 1898, intitulé : " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897 "; le chapitre 22 des Statuts de 1900, intitulé : " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897 "; le chapitre 33 des Statuts de 1902 intitulé : " Acte modifiant le tarif de 1897 "; le chapitre 15 des Statuts de 1903, intitulé : " Acte modifiant le tarif de 1897 "; le chapitre 11 des Statuts de 1904, intitulé : " Acte modifiant le tarif de 1897 "; le chapitre 11 des Statuts de 1905, intitulé : " Acte modifiant le tarif de 1897 "; et le chapitre 9 des Statuts de 1906, intitulé : " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897 " ;

Et de prescrire autrement, en décrétant que ce qui suit sera substitué auxdits actes ou partie de ces actes :

1. A moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—

(a) Les initiales " M.Ps." représentent et signifient les mots " mille pieds, mesure de planche ";

(b) Les initiales " n.a.p." représentent et ont la signification des mots " non autrement prévu ";

(c) L'expression " gallon " signifie un gallon impérial;

(d) L'expression " tonne " signifie deux mille livres avoir-du-poids ;

(e) L'expression " de preuve " ou " spiritueux de preuve ", lorsqu'elle est appliquée aux vins ou aux spiritueux de quelque espèce que ce soit, signifie spiritueux d'une force égale à

celle de l'alcool aléthyliqu pur mélangé avec de l'eau distillée en proportions telles que le mélange qui en résulte ait, à une température de 62° Fahr., une densité de 0.9797 comparativement à celui de l'eau distillée à la même température :

(f) L'expression " calibre ", lorsqu'elle est appliqué aux feuilles ou plaques de métal, ou aux fils de métal, signifie l'épaisseur ou la grosseur déterminée d'après le calibre étalon impérial ;

(g) L'expression "diamètre ", lorsqu'elle est appliquée aux tubes ou tuyaux, signifie le diamètre intérieur réel ;

(h) L'expression " feuille ", lorsqu'elle est appliquée aux métaux, signifie une feuille ou plaque de pas plus de trois seizièmes de pouce d'épaisseur ;

(i) L'expression " plaque ", lorsqu'elle est appliquée aux métaux, signifie une plaque ou feuille de plus de trois seizièmes de pouce d'épaisseur ;

(j) Les initiales " p.c." dans l'une quelconque des colonnes du tarif à l'annexe " A " des présentes résolutions représentent et signifient les mots " pour cent, *ad valorem* " ;

(k) Les mots " en franchise " dans l'une quelconque des colonnes du tarif à l'annexe " A " signifient que les articles en regard desquels se trouvent ces mots, et auxquels s'applique le tarif mentionné auxdites colonnes, peuvent être importés et être retirés de l'entrepôt pour la consommation au Canada, sans payer de droits ;

(l) L'expression " fer " comprend " acier ";

(m) L'expression " fer laminé " ou " acier laminé " ne s'applique qu'au fer ou à l'acier laminé, après avoir été rougi au feu.

2. Les expessions mentionnées dans l'article 2 de l'acte des douanes, tel qu'amendé par l'article deux de l'acte des douanes modifié, 1888, auront, lorsqu'elles se rencontrent dans les présentes ou dans tout acte relatif aux douanes, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, la signification qui leur est assignée respectivement par ledit article deux ; et le pouvoir conféré au Gouverneur en son conseil, par l'acte des douanes, à l'effet de transférer les marchandises assujetties aux droits sur la liste des marchandises pouvant être importées en franchise de droits, ou de réduire le taux des droits sur les marchandises imposables n'est abrogé ni amoindri par les présentes.

3. Vu les dispositions des présentes résolutions de l'acte concernant les douanes, il sera prélevé, perçu et payé sur toutes les marchandises énumérées, ou mentionnées comme n'étant pas énumérées dans la liste " A " des présentes résolutions, les divers taux de droits de douane, s'il en est, exposés et décrits dans ladite liste et mis en regard de chaque item respectivement, ou mentionnés comme n'étant pas énumérés, dans la colonne du tarif applicable à ces marchandises, lorsque ces marchandises seront importées au Canada ou retirées de l'entrepôt pour la consommation au Canada, aux conditions suivantes, savoir :

(1) Les taux des droits de douanes, s'il en est, énumérés dans la colonne 1 " tarif de préférence pour la Grande-Bretagne " s'appliqueront aux marchandises produites ou fabriquées dans les pays britanniques suivants, lorsqu'elles seront importées directement de tout pays britannique :

(a) Le Royaume-Uni;

(b) La colonie britannique des Bermudes ;

(c) Les colonies britanniques vulgairement appelées les Antilles britanniques, y compris les suivantes :

Les Lucayes ;

La Jamaïque ;

Les îles du Turc et Caicos;

Les îles sous le vent (Antigua, Saint-Christophe-Nevis, Dominique, Monserrat et les îles Vierges) ;

Les îles du Vent (Grenade, Saint-Vincent et Sainte-Lucie):

La Barbade ;

Trinidad et Tobago ;

(d) La Guyane anglaise ;

(e) Les Indes anglaises ;

(f) Ceylan ;

(g) Etablissements du Détroit;

(h) Nouvelle-Zélande ;

(i) Cap de Bonne-Espérance ;

(j) Natal ;

(k) Rivière-Orange ;

(l) Transvaal ;

(m) Rhodésie méridionale ;

(n) Toute autre colonie ou possession britannique admise à bénéficier du tarif de préférence britannique en Canada, de la manière ci-après prescrite.

(2) Le taux des droits de douanes, s'il en est, énumérés dans la colonne 2 " tarif intermédiaire " s'appliquera :

(a) Aux marchandises produites ou fabriquées dans tout pays britannique ou étranger appelé ou qui pourra être appelé à bénéficier de ce tarif intermédiaire de la manière ci-après indiquée, lorsqu'elles seront importées directement de ce pays étranger ou d'un pays britannique.

(3) Le taux des droits de douane, s'il en est, énumérés dans la colonne 3 " tarif général " s'appliquera à toutes les marchandises ne devant pas être admises aux conditions du tarif intermédiaire ou du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne susdit.

(4) La preuve de l'origine, ainsi que prescrit par le ministre des Douanes, sera fournie avec la déclaration d'entrée en douane, pour les marchandises admises aux conditions des divers tarifs dans la liste A ; et que la décision du ministre des Douanes sera finale, quant au tarif ou à la surtaxe applicable dans chaque cas aux marchandises importées, à raison de leur origine ;

Pourvu que les marchandises dont l'entrée est déclarée aux conditions du tarif intermédiaire, aient été réellement produites ou fabriquées dans un pays qui a été admis à bénéficier de ce tarif intermédiaire ;

Pourvu, de plus, que tout article fabriqué devant être admis aux conditins du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne, ait réellement été fabriqué dans un pays britannique ayant le droit de bénéficier de ce tarif en faveur de la Grande-Bretagne, et qu'une partie considérable de la valeur de l'article fabriqué ait été produite par la main-d'œuvre d'un ou plusieurs de ces pays.

(5) Le Gouverneur pourra par voie de decret rendu en conseil :

(a) Accorder les bénéfices du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne à tout pays britannique non dénommé dans le paragraphe 1er de l'article 3 des résolutions qui précèdent, et le tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne s'appliquera à comp-

ter de la publication de ce décret dans la "Gazette du Canada" aux articles produits ou fabriqués dans ce pays britannique, sauf les dispositions des présentes résolutions ;

(b) Retirer les bénéfices du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne à tout pays britannique (autre que le Royaume-Uni) qui en jouissait, et le tarif général ou le tarif intermédiaire, selon qu'il est mentionné dans ledit décret, s'appliquera à compter de la publication de ce décret dans la "Gazette du Canada", aux articles produits ou fabriqués dans ce pays britannique ou étranger, lorsque l'importation s'en fera directement de ce pays étranger ou d'un pays britannique, sauf les dispositions des présentes résolutions ; et

(d) Retirer les bénéfices du tarif intermédiaire à tout pays qui en jouissait, et à compter de la publication de ce décret dans la "Gazette du Canada", les droits de douane énumérés dans le tarif général s'appliqueront aux articles produits ou fabriqués par ce pays, sauf les dispositions des présentes résolutions.

5. Dans le cas d'articles figurant dans une classe ou genre d'articles fabriqués au Canada, si le prix d'exportation ou de vente à une importation du Canada est moindre que la valeur marchande du même article lorsqu'il est vendu pour la consommation en la manière ordinaire dans le pays d'où ils sont exportés au Canada, à l'époque de leur importation au Canada, il sera prélevé, perçu et payé sur cet article, outre les droits autrement établis, lors de son importation au Canada, un droit spécial (ou) équivalant à l'écart entre le prix de vente de l'article pour l'exportation et sa valeur marchande pour la consommation au pays.

Pourvu que ce droit spécial n'excède, dans aucun cas, quinze pour cent *ad valorem* ;

Pourvu, de plus, que les marchandises suivantes ne soient pas assujéties à ce droit spécial, savoir :

.a) Les marchandises sur lesquelles les droits autrement établis sont équivalents à cinquante pour cent *ad valorem* ;

(b) Les marchandises d'une catégorie frappée d'un droit d'accise au Canada;

(c) Le sucre raffiné, dans le Royaume-Uni.

Pourvu, de plus, qu'il ne soit pas tenu compte de droits d'accise, lorsque se fera l'évaluation des marchandises, dans le but d'imposer le droit spécial, quand les marchandises peuvent être admises, en vertu du tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne.

(2) L'expression "prix d'exportation" ou de vente, dans cet article, devra signifier et comprendre le prix de l'exportateur pour les marchandises, à l'exclusion de tous frais acquittés sur ces marchandises, après l'expédition de ces marchandises, à partir de l'endroit d'où on les exporte au Canada.

(3) Si, à une époque quelconque, le Gouvernement est fondé à croire, après un rapport du ministre des Douanes, que le paiement du droit spécial spécifié dans cet article est éludé par l'expédition de marchandises à commission, c'est-à-dire sans qu'il y ait eu vente antérieurement à l'expédition, le Gouverneur pourra, en quelque cas que ce soit, autoriser par décret les mesures qui paraîtront nécessaires pour percevoir sur ces marchandises, le même droit spécial que celui qu'il aurait fallu percevoir, si ces marchandises eussent été vendues à un importateur du Canada, avant expédition au Canada.

(4) Si le plein montant d'un droit spécial de douane n'est pas payé sur les marchandises importées, il sera fait mention de la chose sur la déclaration d'entrée et la différence sera payable à la demande du receveur des douanes.

(5) Le ministre des Douanes pourra édicter tous règlements qu'il jugera nécessaires pour mettre en vigueur les dispositions de cet article et pour les faire exécuter.

(6) Ces règlements peuvent décréter l'exemption temporaire de droits spéciaux pour tout article ou classe d'articles, quand il a pu être établi, au jugement du ministre des Douanes, que ces articles ne sont ni fabriqués ni vendus au Canada, en quantités considérables, ni offerts à tous en vente aux mêmes conditions.

(7) Ces règlements peuvent aussi décréter l'expédition de droits spéciaux pour tout article quelconque, quand la différence entre le prix ordinaire du marché et le prix de vente à l'importateur, tel que susdit, ne représente qu'un léger écart entre ces deux prix.

(6) Les articles, produits et manufacturés par un pays quelconque n'accordant pas au Canada le traitement de la nation la plus favorisée, pourront être soumis à une surtaxe, en sus des droits spécifiés dans ladite annexe "A", ladite surtaxe représentant en chaque circonstance un tiers du droit spécifié dans le tarif général, à ladite annexe "A" :

(1) Chaque fois qu'il s'agira de décider si la surtaxe doit être appliquée à un pays étranger ou à des marchandises de provenance étrangère, il appartiendra au ministre des Douanes de se prononcer, et sa décision sera finale.

Le Le Gouverneur pourra cependant, par décret, édicter des règlements, pour que l'objet de cette résolution au sujet de ladite surtaxe soit atteint, et il pourra aussi, par décret du conseil, suspendre, de temps à autre, l'application de la surtaxe sur les marchandises de tout pays quelconque.

7. Nonobstant tout ce qui est énoncé dans ces résolutions, le poisson et autres produits des pêcheries de Terre-Neuve, pourront être importés au Canada en franchise, jusqu'à ce qu'il en ait été décidé autrement par le Gouvernement, par voie de proclamation publiée dans la "Gazette du Canada".

8. Le poisson pris par des pêcheurs embarqués sur des bateaux de pêche canadiens, et les produits transportés des pêcheries sur ces bateaux seront admis au Canada en franchise, sous réserve des règlements édictés par le ministre des Douanes.

9. Sur les articles figurant à l'annexe B, il pourra être payé, à même le fonds du revenu consolidé, les détaxes apparaissant en regard de chaque article, dans ladite annexe, quand ces articles seront pour consommation au Canada et destinés aux fins mentionnées dans ladite annexe sous réserve des règlements édictés par décret rendu en conseil des ministres.

10. L'importation au Canada des marchandises énumérées, décrites ou mentionnées dans la liste C ci-annexée est prohibée, et toutes marchandises importées dans ces conditions deviendront par là même confisquées au profit de la couronne et seront détruites ou autrement traitées, selon que l'enjoindra le mi-

nistre des Douanes ; et que toute personne important de telles marchandises prohibées, ou les faisant importer ou souffrant qu'elles le soient, encourra, pour chaque telle infraction, une amende de deux cents piastres au plus.

11. Lorsque d'après les poursuites dirigées devant un tribunal, ou par suite de ces poursuites, il paraîtra, au jugement du Gouvernement, qu'il existe, à l'égard de quelque article de commerce, une conspiration, coalition, entente ou pacte quelconque parmi des fabricants ou marchands de ces articles, pour favoriser d'une façon illégitime les fabricants ou marchands au dépens des consommateurs, le Gouverneur pourra par décret rendu en conseil admettre l'article en franchise, ou réduire le droit dont il est frappé de manière à donner au public le bénéfice d'une raisonnable concurrence sur cet article, s'il paraît au Gouvernement que ce désavantage pour le consommateur est facilité par les droits de douane imposés sur un pareil article.

(2) Lorsque le Gouvernement jugera qu'il est de l'intérêt public de s'enquérir d'une conspiration, coalition, entente ou pacte paraissant exister parmi les fabricants ou marchands de quelque article de commerce, pour favoriser d'une façon illégitime les fabricants ou marchands de cet article aux dépens des consommateurs, le Gouverneur pourra par décret rendu en conseil commissionner ou autoriser tout juge de la cour suprême ou de la cour d'échiquier du Canada, ou de toute cour supérieure dans toute province du Canada, aux fins de procéder à une enquête sommaire et faire rapport au Gouverneur en son conseil sur l'existence ou la non-existence de pareille conspiration, coalition, entente ou pacte.

(3) Le juge pourra forcer des témoins à comparaître et les interroger sous serment et exiger le dépôt des livres et documents, et aura les autres pouvoirs nécessaires qui lui seront conférés par le Gouverneur en conseil pour les fins de cette enquête.

(4) Si le juge fait rapport qu'une telle conspiration, coalition, entente ou pacte existe à l'égard de cet article, le Gouverneur pourra par décret rendu en conseil admettre ledit article en franchise, ou reduire le droit dont il est frappé, de façon à donner au public le bénéfice d'une raisonnable concurrence sur pareils articles, s'il paraît au Gouverneur en son conseil que ce désavantage pour le consommateur est facilité par les droits de douane dont pareil article est frappé.

2. Arrêté : Il est à propos d'abroger tous les décrets de l'Exécutif plaçant les articles sur la liste des admissions en franchise, ou réduisant les droits de douane, et tous autres décrets de l'Exécutif et règlements ministériels contraires aux dispositions des présentes résolutions.

3. Arrêté : Il est à propos de prescrire que nulle disposition qui précède ne pourra modifier les termes de l'Acte : " French Treaty Act, 1894." (Acte relatif au traité avec la France, de 1894), ni au chapitre 111, 58-59 Victoria, intitulé. " An Act respecting Commercial Treaties affecting Canada," (Acte relatif aux traités commerciaux concernant le Canada.)

4. Arrêté : Il est à propos de prescrire que les dispositions des résolutions précédentes sont censées être devenues en vigueur le 30e jour de novembre 1906.

ANNEXE "A."

ARTICLES FRAPPÉS DE DROITS.

Item du tarif	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif. intermédiaire.	Tarif général.
	GROUPE 1.			
	Animaux, produits agricoles, poissons et provisions.			
1	Chevaux, bêtes à cornes, moutons, chèvres, ânes, porcs et chiens, pour l'amélioration des races, sous l'empire des règlements prescrits par le Gouverneur en conseil	En franchise	En franchise	En franchise
2	Volailles domestiques de pure race, pour l'amélioration de l'espèce; pigeons voyageurs, et faisans et cailles	En franchise	En franchise	En franchise
3	Abeilles	En franchise	En franchise	En franchise
4	Chevaux âgés de plus d'un an, évalués à $50 ou moins, par tête, chacun	$10	$12.50	$12.50
5	Animaux vivants, n.a.p	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
6	Porcs vivants, par livre	1 cent.	1¼ cent.	1½ cent.
7	Viandes fraîches, n.a.p., par livre	2 cents.	2½ cent.	3 cents.
8	Conserves de viande, de volailles et de gibier; extraits de viandes et thé de bœuf non médicamentés, et soupes de toutes sortes	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
9	Volailles et gibier, n.a.p	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
10	Viandes, n.a.p., par livre. Pourvu que le poids d'un baril de porc pour les fins de la douane soit d'au moins de deux cents livres	1½ cent.	1¾ cents.	2 cents.
11	Présure, brute et préparée	En franchise	En franchise	En franchise
12	Boyaux non nettoyés pour la fabrication des soucisses	En franchise	En franchise	En franchise
13	Saindoux, mélanges de saindoux et substances similaires, cottoline et stéarine animale de toutes sortes, n.a.p., par livre	1½ cent.	1¾ cent.	2 cents.
14	Suif	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
15	Cire d'abeilles	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
16	Œufs, par douz.	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
17	Fromage, par livre.	2 cents.	3 cents.	3 cents.
18	Beurre, par livre.	3 cents.	4 cents.	4 cents.
19	Cacao, coques et pellicules	7½ p.c.	10 cents.	10 p.c.
20	Pâte ou "liqueur" de cacao et pâte ou "liqueur" de chocolat, non sucrée, en blocs ou gâteaux, et beurre de cacao, par livre.	2½ cents.	3 cents.	3 cents.
21	Pâte ou "liqueur" de cacao et pâte ou "liqueur" de chocolat, sucrée, en blocs ou gateaux d'au moins deux livres de pesanteur, par livre.	2¾ cents.	3½ cents.	3½ cents.
22	Préparations de cacao ou de chocolat, en poudre	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
23	Préparations de cacao et de chocolat, n.a.p	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
24	Chicorée, à l'état naturel ou verte, par livre.	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
25	Chicorée, séchée au four, torréfiée ou moulue, extrait de café, n.a.p., ou imitations de toutes sortes, par livre.	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
26	Café torréfié ou moulu, et toutes imitations de café et café factice, glands, n.a.p., par livre	1½ cent.	1¾ cent.	2 cents.
27	Café, torréfié ou moulu, lorsqu'il n'est pas importé directement du pays de production, par livre et	1½ cent. 10 p.c.	1¾ cent. 10 p.c.	2 cents. 10 p.c.
28	Thé et café vert, importés directement du pays de production, et thé et café vert achetés en entrepôt dans le Royaume-Uni	En franchise	En franchise	En franchise
29	Thé et café vert, n.a.p	10 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
30	Gingembre et épices, non moulus, n.a.p	10 p.c.	12½ p.c.	12½ p.c.
31	Gingembre et épices, moulus, n.a.p., par livre et	3 cents. 7½ p.c.	3 cents. 10 p.c.	3 cents. 10 p.c.
32	Muscades et macis, entiers ou non moulus	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
33	Muscades et macis, moulus	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
34	Moutarde, moulue	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.

Item du tarif.		Tarif de faveur de la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
35	Houblon.....par livre	4 cents.	6 cents.	7 cents.
36	Levain comprimé, en vrac ou masse d'au moins cinquante livres.....par livre	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
37	En colis pesant moins de cinquante livres, le colis devant être compris dans le poids imposable....par livre	4 cents.	5 cents.	6 cents.
38	Tabettes de levain, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable .....par livre	4 cents.	5 cents.	6 cents.
39	Amidon, y compris la fécule, l'amidon de maïs, l'amidon de pomme de terre, la farine de pomme de terre, la farine de riz, de sagou, le tapioca, et toutes les préparations ayant les qualités de l'amidon, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable.....par livre	1 cent.	1½ cent.	1½ cent.
40	Sel importé pour l'usage des pêcheries maritimes ou du golfe.....	En franchise	En franchise	En franchise
41	Sel, n.a.p., en sacs, barils et autres emballages, par cent livres.....	En franchise	6½ cents.	7½ cents.
	Les sacs, barils et autres emballages, servant à l'importation du sel spécifié dans le présent item.....	En franchise	25 p.c.	25 p.c.
42	Sel fin en vrac, n.a.p., cent livres.....	En franchise	4 cents.	5 cents.
43	Lait concentré, le poids du colis devant être inclus dans le poids imposable.....par livre	2 cents.	3 cents.	3½ cents.
44	Café concentré avec lait	20 p.c.	27 p.c.	30 p.c.
45	Aliments lactés, n.a.p., préparations de céréales alimentaires en colis de vingt-cinq livres ou plus.....chacun	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
46	Préparations de céréales alimentaires, n.a.p.....	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
47	Fèves, n.a.p.....le boisseau	15 cents.	22½ cents.	25 cents.
48	Pois, n.a.p.....le boisseau	10 cents.	12½ cents.	15 cents.
49	Sarrasin.....le boisseau	10 cents.	12½ cents.	15 cents.
50	Farine de sarrasin.....par cent livres	35 cents.	45 cents.	50 cents.
51	Orge, perlé, roulé, torréfié ou moulu.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
52	Orge, n.a.p.....par boisseau	10 cents.	12½ cents.	15 cents.
53	Farine de maïs .....par boisseau	20 cents.	22½ cents	25 cents.
54	Maïs pour fins de distillation, subordonné aux règlements qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil..par boisseau	7½ cents.	7½ cents.	7½ cents.
55	Maïs, non pour la distillation et subordonné aux règlements établis par le ministre des douanes.....	En franchise	En franchise	En franchise
56	Avoine ..... par boisseau	7 cents.	9 cents.	10 cents.
57	arine d'avoine et avoine roulée..... par cent livres	40 cents.	50 cents.	60 cents.
58	Seigle .....par boisseau.	7 cents.	9 cents.	10 cents.
59	Farine de seigle.....par baril.	33 cents.	45 cents.	50 cents.
60	Blé.....par boisseau.	8 cents.	10 cents.	12 cents.
61	Farine de blé .....par baril.	40 cents.	50 cents.	60 cents.
62	Riz, non nettoyé, non décortiqué (paddy)	En franchise	En franchise	En franchise
63	Riz nettoyé.....par cent livres.	50 cents.	65 cents.	75 cents.
64	Sagou et tapioca.....	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
65	Biscuits, non sucrés.....	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
66	Biscuits, sucrés.....	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
67	Macaroni et vermicelli.....par cent livres.	75 cents.	$1.	$1.25
68	Tourteaux et farine de tourteaux oléagineux, tourteaux et farine de graine de cotonnier, et tourteaux et farine de noix de palmier.....	En franchise	En franchise	En franchise
69	Foin et paille.....par tonne.	$1.65	$1.75	$2.
70	Graine de lin.....	En franchise	En franchise	En franchise
71	Graine de mil (timothy) et de trèfle.....	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
72	Graines de jardin, de champ, et autres graines pour des fins agricoles ou autres, n.a.p.; graines de soleil, de *Phalaris* (des Canaries), de chanvre, et mil en paquets pesant plus d'une livre chacun.....	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
73	Graines de jardin, de champ, et autres graines pour des fins agricoles ou autres, n.a.p.; graines de soleil, de *Phalaris* (des Canaries), de chanvre, et mil lorsqu'elles sont en paquets, pesant une livre ou moins.....	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
74	Graines, savoir : arnatto, betteraves, carottes, lin, navets, mangelwurzel, moutarde, graine de navette et semis de champignons.....	En franchise	En franchise	En franchise
75	Graines aromatiques non comestibles et à l'état naturel, dont la valeur n'a pas été augmentée par le broyage ou le raffinage, ou tout autre procédé de fabrication, savoir : anis, anis étoilé, carvi, cardamome, coriandre, cumin, fenouil et fenugrec.....	En franchise	En franchise	En franchise

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
76	Pois de semence et fèves de semence du Royaume-Uni	En franchise		
77	Fèves, savoir: fèves de Tonka, fèves de vanille à l'état naturel, caroube et farine de caroube, et fèves de cacao, non torréfiées, broyées ou moulues	En franchise	En franchise	En franchise
78	Articles de fleuristes, savoir: palmes, fougères, plantes de caoutchouc (Ficus) gaïcial, balisier, dahlias et pivoines.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
79	Articles de fleuristes, savoir: azalées, rhododendrons, lilas en pots, auraucaria, bulbes, cormes, tubercules, rhizomes, racines dormantes, n.a.p., jeunes pousses pour la greffe, savoir: pruniers, poiriers, pêchers et autres arbres fruitiers	En franchise	En franchise	En franchise
80	Arbres, n.a.p., et chardon à foulon	En franchise	En franchise	En franchise
81	Arbres, savoir: pommiers, cerisiers, pêchers, poiriers, pruniers et cognassiers, de toutes espèces, et petits pêchers connus sous le nom de bourgeons de juin ..... chacun.	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
82	Vignes et groseilliers, framboisiers, gadelliers et rosiers; plantes fruitières n.a.p., et arbres, abrisseaux, communément appelés plants de pépinières, n.a.p.	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
83	Pommes de terre, n.a.p. ..... le boisseau.	10 cents.	12½ cents.	15 cents.
84	Patates sucrées et légumes ..... le boisseau.	7 cents.	9 cents.	10 cents.
85	Tomates, fraîches ..... par cent livres.	50 cents.	65 cents.	75 cents.
86	Tomates et autres légumes, y compris maïs et haricots cuits, en boîtes ou autres colis, n.a.p., le poids des boîtes ou autres colis devant être compris dans le poids imposable ..... la livre	1 cent.	1¼ cent.	1½ cent.
87	Légumes, n.a.p.	15 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
88	Conserves au vinaigre, sauces et catsups, y compris le soy.	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
89	Olives, dans la saumure	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
90	Fruits, savoir: bananes, figues-bananes ou plantains, ananas, grenades, goyaves, mangues bluets, fraises et framboises sauvages	En franchise	En franchise	En franchise
91	Ecorces de citron, de limon, et d'orange dans la saumure	En franchise	En franchise	En franchise
92	Pommes ..... le baril	25 cents.	35 cents.	40 cents.
93	Pommes tapées, séchées à l'air ou au feu, ou évaporées, et autres fruits tapés, séchés à l'air ou au feu, ou évaporés, n.a.p.	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
94	Dattes et figues ..... les cent livres	50 cents.	70 cents.	80 cents.
95	Mûres, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, n.a.p., le poids du colis devant être compris dans le poids imposable ..... la livre	1½ cent.	1¾ cent.	2 cents.
96	Canneberges (atocas), et fruits n.a.p.	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
97	Pêches, coings, abricots et nectarines, n.a.p. ..... par cent livres	35 cents.	45 cents.	50 cents.
97a	Prunes ..... le boisseau	20 cents.	20 cents.	30 cents.
98	Melons ..... chacun	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
99	Pruneaux et prunes séchées, raisins secs et raisins de corinthe ..... la livre	½ cent.	⅞ cent.	1 cent.
100	Raisins en grappes ..... la livre	1½ cents.	1¾ cents.	2 cents.
101	Oranges, pamplemousses, citrons et limons	En franchise	En franchise	En franchise
102	Pêches n.a.p., le poids du colis devant être compris dans le poids imposable ..... par cent livres	67 cents.	90 cents.	$1.
103	Fruits conservés dans l'eau-de-vie ou d'autres spiritueux, et contenant au plus quarante pour cent de spiritueux de preuve dans le liquide contenant ces fruits	50 p.c.	50 p.c.	50 p.c.
104	Fruits conservés dans l'eau-de-vie ou d'autres spiritueux, et contenant plus de quarante pour cent de spiritueux de preuve dans le liquide contenant ces fruits ..... le gallon	$2.40 et 30 p.c.	$2.40 30 p.c.	$2.40 30 p.c.
105	Fruits en boîtes au autres colis hermetiquement fermés, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable ..... la livre	1⅓ cent.	2 cents.	2¼ cents.
106	Gelées, marmelades et confitures, n.a.p. ..... la livre	2¾ cents.	3 cents.	3¼ cents.
107	Gingembre confit	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
108	Miel en gateau ou autrement et ses imitations ..... la livre	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
109	Amandes douces, grosses noix (*walnuts*), noix du Brésil, pacanes et pistaches de terre écalées, n.a.p. ..... la livre.	1¾ cents.	2 cents.	3 cents.
110	Noix de coco ..... les cent livres.	65 cents.	90 cents.	$1
111	Noix de coco, quand elles sont importées du pays de production par navire se rendant directement dans un port canadien ..... par cent livres.	30 cents.	45 cents.	50 cents.
112	Noix de toutes sortes, n.a.p. ..... la livre.	1¾ cents.	2 cents.	3 cents.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
113	Noix de coco desséchées, sucrées ou non ..... la livre.	3 cents.	4 cents.	5 cents.
114	Noix écalées, n.a.p.....la livre.	3 cents.	3½ cents.	4 cents.
115	Maquereau .....la livre.	½ cent.	¾ cent.	1 cent.
116	Hareng saumuré ou salé.....par cent livres.	35 cents.	45 cents.	50 cents.
117	Saumon frais, saumuré ou salé.....la livre.	½ cent.	¾ cent,	1 cent.
118	Tout autre poisson, frais, saumuré ou salé..... la livre.	½ cent.	¾ cent.	1 cent.
119	Poisson fumé et poisson désossé.....la livre.	½ cent.	¾ cent.	1 cent.
120	Anchois et sardines, melette et autre poisson conservés dans l'huile ou autrement, en boîtes de ferblanc, dont le poids sera compris dans le poids imposable :—			
	(*a*) Lorsqu'elles pèsent plus de vingt onces et pas plus de trente-six onces chacune, la boîte.....	3½ cents.	5 cents.	6 cents.
	(*b*) Lorsqu'elles pèsent plus de douze onces et vingt onces au plus chacune, la boîte.....	2½ cents.	4 cents.	4½ cents.
	(*c*) Lorsqu'elles pèsent plus de huit onces et douze onces au plus, chacune	2 cents.	3 cents.	3½ cents.
	(*d*) Lorsqu'elles pèsent huit onces chacune ou moins, la boîte.....	1¼ cent.	2 cents.	2½ cents.
121	Poisson conservé dans l'huile, n.a.p.....	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
122	Poisson séché.....la livre	½ cent.	¾ cent.	1 cent.
123	Saumon et tous autres poissons préparés ou conservés, y compris les huîtres, n.a.p.....	17½ p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
124	Huîtres écaillées, à la mesure .....le gallon.	7 cents.	9 cents.	10 cents.
125	Huîtres écaillées, en boîtes ne contenant pas plus d'une chopine, y compris les droits sur la boîte...la boîte.	2 cents.	2½ cents.	3 cents.
126	Huîtres écaillées, en boîtes contenant plus d'une chopine et pas plus d'une pinte, y compris les droits sur la boîte .....la boîte.	3 cents.	4½ cents.	5 cents.
127	Huîtres écaillées, en boîte d'une capacité de plus d'une pinte, y compris les droits sur la boîte.....la pinte. Mais une fraction de pinte en plus sera réputée une pinte pour l'imposition des droits sur cet article.	3 cents.	4½ cents.	5 cents.
128	Huîtres en écailles.....	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
129	Huîtres, semis et naissains, importés pour les déposer dans les eaux canadiennes.....	En franchise	En franchise	En franchise
130	Tortues.....	En franchise	En franchise	En franchise
131	Sangsues.....	En franchise	En franchise	En franchise
132	Poisson vivant et œufs de poisson, pour la propagation de l'espèce	En franchise	En franchise	En franchise
133	Tous autres articles provenant des pêcheries, n.a.p.....	15 p.c.	20 p.c.	25 p.c.
	GROUPE 2.			
	Sucre, mélasses et leurs dérivés.			
134	Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur, et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, accusant au polariscope au plus quatre-vingt-huit degrés..... par cent livres.	72 cents.	98 cents.	$1.08
	Et pour chaque degré additionnel en plus de quatre-vingt-huit degrés, par cent livres.....	1 cent.	1⅛ cent.	1½ cent.
	Sauf que les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables, et que les fractions de plus de cinq dixièmes seront imposables sur le pied d'un degré.			
	Sauf que le sucre raffiné aura droit d'entrer sous le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, sur preuve satisfaisante donnée au Ministre des douanes que ce sucre raffiné a été fabriqué en entier du sucre brut produit dans les colonies et possessions britanniques et non autrement.			
135	Sucre n.a.p., non au-dessus du numéro seize, type de Hollande sous le rapport de la couleur, égouts de sucre ou pompages égouttés durant le transit, mélado ou mélado concentré, fonds de cuves et concrétions, et mélasses accusant au polariscope plus de cinquante-six degrés, et non au-dessus de soixante et quinze degrés..... par cent livres.	34 cents.	45 cents.	52 cents.
	Et pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante et quinze degrés.....par cent livres.	1 cent.	1⅛ cent.	1½ cent.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	Sauf que les fractions de cinq dixièmes de degré ou moins ne seront pas imposables, et que les fractions de plus de cinq dixième seront imposables sur le pied d'un degré.			
	Sauf que tout sucre brut, y compris le sucre spécifié dans cet item, et étant le produit d'une colonie ou d'une possession britannique, entrera sous le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, lorsqu'il sera importé directement d'une colonie ou possession britannique, en Canada.			
136	Mélasse produite dans le procédé de fabrication de la canne à sucre avec le jus de canne sans aucun mélange d'autres ingrédients, lorsqu'elle est importée directement dans les colis primitifs, du point de production ou d'expédition et qu'elle n'a été soumise ensuite à aucun procédé de traitement ou de mélange, accusant au polariscope trente degrés au moins, et au plus cinquante-six degrés, sous l'empire des règlements prescrits par le ministre des douanes..... le gallon.	.....	2½ cents.	3 cents.
137	Mélasse, accusant au polariscope plus de cinquante-six degrés, étant le produit d'un pays britannique ayant droit aux avantages du tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, lorsqu'elle est produite de la canne à sucre et importée directement par navire du pays de production ou d'un pays britannique quelconque, dans les colis primitifs dans lesquels elle a été mise au point de production, et qu'elle n'a été ensuite soumise à aucun procédé de traitement ou de mélange.....	En franchise		
	Sauf, cependant, que la dite mélasse pourra être transportée en entrepôt, sous l'empire des règlements de l'accise, pour des fins de distillation.			
138	Sucre et sirop d'érable.....	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
139	Glucose ou sucre de raisin, sirop de glucose et sirop de maïs, ou tous sirops en contenant quelque mélange...par cent livres.	35 cents.	45 cents.	50 cents.
140	Sirops et mélasses de toutes sortes, le produit de la canne à sucre ou de la betterave, n.a.p., et toutes imitations ou tous succédanés de sirops et mélasses....par cent livres.	35 cents.	45 cents.	50 cents.
141	Sucre candi, brun ou blanc, et confiseries, y compris les gommes sucrées, les écorces candies et le maïs crevé, fruits candis, noix candies, poudres à donner du goût, poudres à custard, poudres à gelée, confitures, pains sucrés, gâteaux, pâtés, puddings et tous autres confiseries contenant du sucre.....	22½ p.c.	32½ cents.	35 p.c.
	GROUPE 3.			
	Tabacs et tabacs ouvrés.			
142	Tabac non ouvré, pour fins d'accise, aux conditions de l'Acte du Revenu de l'intérieur	En franchise	En franchise	En franchise
143	Cigares et cigarettes, le poids des cigares devant comprendre les bandes et les rubans, et le poids des cigarettes devant comprendre le poids du papier qui les enveloppe..... la livre	$3.00	$3.00	$3.00
	et.....	25 p.c.	25 p.c.	25 p.c.
144	Tabac haché ..... la livre.	55 cents.	55 cents.	55 cents.
145	Tabac ouvré n..a.p..... la livre.	50 cents.	50 cents.	50 cents.
	GROUPE 4.			
	Spiritueux, vins et autres breuvages.			
146	Ale, bière, porter et stout importés en fûts ou autrement qu'en bouteilles..... le gallon.	16 cents.	16 cents.	16 cents.
147	Ale, bière, porter et stout, importés en bouteilles..le gallon.	24 cents.	24 cents.	24 cents.
	Six bouteilles d'une pinte ou douze bouteilles d'une chopine seront censées contenir un gallon.			
148	Cidre non clarifié ou épuré.....le gallon.	5 cents.	5 cents.	5 cents.
149	Cidre clarifié ou épuré.....le gallon.	10 cents.	10 cents.	10 cents.
150	Jus de limon et jus de fruits alcoolisés, ne contenant pas plus de vingt-cinq pour cent de spiritueux de preuve le gallon.	60 cents.	60 cents.	60 cents.

Item. du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
151	Jus de limon et jus de fruits alcoolisés, ou contenant plus de ving-cinq pour cent de spiritueux de preuve...le gallon. et.....	$2.40. 30 p.c.	$2.40. 30 p.c.	$2.40. 30 p.c.
152	Jus de limon et autres sirops et jus de fruits, n.a.p... .	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
153	Jus de limon à l'état naturel seulement....., ...	En franchise	En franchise	En franchise
154	Eaux minérales naturelles, non embouteillées, en vertu des règlements établis par le ministre des douanes.....	En franchise	En franchise	En franchise
155	Glace	En franchise	En franchise	En franchise
156	Alcool éthylique, ou la substance communément connue sous le nom d'alcool, oxyde hydraté d'éthyl ou esprit-de vin, n.a.p.; genièvre de toute espèce, n.a.p.; rhum, whisky ou autre liqueur contenant de l'alcool; n.a.p.; alcool amylique ou huile lourde, ou toute substance connue sous le nom d'esprit de pommes de terre ou d'huile de pommes de terre; alcool méthylique, alcool de bois, naphte de bois, esprit pyroxylique, ou toute substance connue sous le nom d'esprit de bois ou alcool méthylique; absinthe, arack ou esprit de palme, eau-de-vie, y compris l'eau-de-vie artificielle et les imitations d'eau-de-vie, n.a.p.; cordiaux et liqueurs de toute espèce, n.a.p.; mescal, pulpe, sorbets au rhum, schiedam et autres schnapps; tafia, angostura, et amers ou breuvages alcooliques de ce genre et vins, n.a.p., contenant plus de quarante pour cent de spiritueux de preuve.....le gallon de la force de preuve.	$2.40.	$2.40.	$2.40.
	Pourvu, quant à tous les articles spécifiés dans cet item dont la force est inférieure à la force de preuve, que nulle réduction ou allocation ne soit faite dans leur mesurage pour les fins du droit de moins que quinze pour cent au-dessous de la force de preuve.			
	Pourvu aussi que lorsque les articles spécifiés dans cet item sont d'une force supérieure à la force de preuve, leur mesurage et le montant du droit à payer pour ces articles soit accrus proportionnellement à toute force supérieure à la force de preuve.			
	Pourvu de plus, que les bouteilles, flacons et colis de genièvre, rhum, whisky, eau-de-vie de toutes sortes soient réputés contenir les quantités suivantes (sauf les dispositions pour addition ou déduction relativement au degré de force), savoir :			
	Bouteilles, flacons et récipients, ne contenant pas plus de trois quarts d'un gallon par douzaine, trois quarts d'un gallon par douzaine ;			
	Bouteilles, flacons et récipients contenant plus de trois quarts d'un gallon mais pas plus d'un gallon par douzaine, un gallon par douzaine ;			
	Bouteilles, flacons et récipients contenant plus d'un gallon mais pas plus d'un gallon et demi par douzaine, un gallon et demi par douzaine ;			
	Bouteilles, flacons et récipients contenant plus d'un gallon et demi mais pas plus de deux gallons par douzaine, deux gallons par douzaine ;			
	Bouteilles, flacons et récipients contenant plus de deux gallons mais pas plus de deux gallons et quatre cinquièmes de gallon par douzaine, deux gallons et quatre cinquièmes par douzaine ;			
	Bouteilles, flacons et récipients contenant plus de deux gallons et quatre cinquièmes mais pas plus de trois gallons par douzaine, trois gallons par douzaine ;			
	Bouteilles flacons et récipients contenant plus de trois gallons mais pas plus de trois gallons et un cinquième par douzaine, trois gallons et un cinquième par douzaine			
	Pourvu de plus, que les bouteilles ou les fioles de liqueurs pour des fins spéciales, comme les échantillons qui ne ne sont pas en vente pour le commerce, puissent être assujéties au droit suivant le mesurage réel d'après les règlements prescrits par le ministère des Douanes.....			
157	L'alcool éthylique, lorsqu'il est importé par le ministère du Revenu de l'Intérieur ou par une personne avec l'autorisation du ministère du Revenu de l'Intérieur, pour			

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	être dénaturé dans le but de servir dans les arts et les industries et pour combustible, éclairage et force motrice, sera importé aux ports désignés dans les règlements prescrits par les ministères des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, sauf les dispositions de l'Acte du Revenu de l'Intérieur et des règlements du ministère du Revenu de l'Intérieur.....	En franchise	En franchise	En franchis
158	L'alcool méthylique, lorsqu'il est importé par le ministère du Revenu de l'Intérieur ou par une personne avec l'autorisation du ministère du Revenu de l'Intérieur afin de servir à dénaturer l'alcool pour l'usage dans les arts et les industries et pour combustible, éclairage et force motrice sera importé aux ports désignés dans les règlements prescrits par les ministres des Douanes et du Revenu de l'Intérieur sauf les dispositions de l'Acte du Revenu de l'Intérieur et des règlements du ministère du Revenu de l'Intérieur ...par gallon de la force de preuve	20 cents.	20 cents.	20 cents.
	Il est entendu que le gouverneur en Conseil pourra par décret de l'exécutif déduire ou abolir le droit spécifié dans cet item.....			
159	Spiritueux et eaux spiritueuses de toute espèce, mélangés avec un ou plusieurs ingrédients et connus ou désignés sous le nom de calmants, élixirs, essences, extraits, lotions, teintures ou médicaments, vins dits médicinaux, essences de fruits éthérées ou spiritueuses n.a.p. par gallon	$2.40	$2.40	$2.40
	et.....	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
160	Parfums à l'alcool et spiritueux parfumés, eau de laurier, *bay rum*, eaux de cologne et de lavande, lotion pour les cheveux et la peau, eaux dentifrices et autres préparations de toilette renfermant des spiritueux quelconques:			
	(*a*) En bouteilles ou flacons ne contenant pas plus de 4 onces chacun	50 p.c.	50 p.c.	50 p.c.
	(*b*) En bouteilles, flacons ou autres récipients contenant plus de 4 onces.....le gallon	$2.40	$2.40	$2.40
	et.. .	40 p.c.	40 p.c.	40 p.c.
161	Ether nitreux, esprit de nitre dulcifié et esprit d'ammoniaque aromatique.....le gallon.	$2.40	$2.40	$2.40
	et.....	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
162	Vins médicaux ou combinés avec des médicaments, y compris le vermouth et le vin de gingembre ne contenant pas plus de quarante pour cent d'esprit de preuve.....	50 p.c.	50 p.c.	50 p.c.
163	Vins de toute espèce, n.a.p., y compris les vins d'orange, citron, fraise, framboise, sureau et groseille, contenant vingt-six pour cent ou moins d'esprit de preuve, importés en cercles ou en bouteilles.....le gallon	25 cents.	25 cents.	25 cents.
	et...	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
	Et de plus pour chaque degré au-dessus de vingt-six pour cent d'esprit de preuve jusqu'à ce que l'esprit de preuve arrive à quarante pour cent.	3 cents.	3 cents.	3 cents.
	Pourvu que six bouteilles d'une pinte ou douze bouteilles d'une chopine soient réputés contenir un gallon pour les fins du droit d'après cet article.			
164	Vins de toute espèce, à l'exception des vins mousseux, ne contenant pas plus de quarante pour cent d'esprit de preuve, importés en cercles ou en bouteilles, (six bouteilles d'une pinte ou douze bouteilles d'une chopine représentant un gallon), lorsqu'ils sont produits ou fabriqués dans toute colonie britannique ou territoire couvert par la convention de l'Union douanière de l'Afrique du Sud. .....le gallon.	25 cents.	25 cents.	25 cents.
165	Champagne et tous autres vins mousseux :—			
	(*a*) En bouteilles contenant chacune pas plus d'une pinte mais plus d'une chopine (ancienne mesure à vin)...la douzaine de bouteilles.	$3.30	$3.30	$3.30
	et	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
	(*b*) En bouteilles ne contenant pas plus d'une chopine chacune, mais plus d'un demiard (ancienne mesure à vin)..... . . la douzaine de bouteilles.	$1.65	$1.65	1.65 p.c,
	et.....	30 p.c.	30 p.	30 p.c.

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	(c) En bouteilles contenant un demiard chacune ou moins ..... la douzaine de bouteilles	82 cents.	82 cents.	82 cents.
	et...	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
	(d) En bouteilles contenant plus d'une pinte chacune (mesure à vin)..... ....le gallon.	$1.50	$1.50	$1.50
	et.....	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
166.	Acétone et acétate d'amyle.....	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
167.	Malt et farine de malt (le malt destiné à l'entrepôt est soumis au règlement d'accise).. .... le cent livres	40 cents.	40 cents.	40 cents.
168.	Extrait de malt, fluide ou non..... ... .la livre	4 cents.	4 cents.	4 cents.
	GROUPE 5.			
	Pâte de papier, livres et papier.			
169.	Livres : romans, cartes, fables ou ouvrages analogues, non reliés, brochés ou en feuilles détachées, non compris les éditions annuelles dites de Noël ou autres publications connues généralement comme livres pour la jeunesse ou l'enfance.....	15 p.c.	22½ p.c	25 p.c.
170.	Livres de tarif de transport des chemins de fer et de tarif de télégraphe, reliés ou brochés.....	15 p.c.	22 ½ pc.	25 p.c.
171.	Livres imprimés, publications périodiques et brochures, et leurs parties, n.a.p., non compris les registres de comptabilité en blanc, les cahiers de modèle d'écriture, les cahiers pour écrire et les albums à dessin...	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
172.	Livres : livres scientifiques et industriels de toutes sortes, y compris les livres sur l'agriculture, l'horticulture, les forêts, les poissons et les pêcheries, les mines, la métallurgie, l'architecture, l'électricité et autres livres pour ingénieurs, sur la menuiserie, les constructions navales, la mécanique, la teinturerie, le blanchissage, le tannage, le tissage et autres arts mécaniques, ainsi que tous livres industriels similaires, livres imprimés en une langue autre que l'anglais et le français, ou en trois ou plusieurs langues ; bibles, livres de prières, psaultiers et livres d'hymnes, cartes avec maximes religieuses et images pour l'enseignement religieux dominical.. ..	En franchise	En franchise	En franchise
173.	Livres avec caractères en relief et cartes évidées pour aveugles ; livres pour l'instruction des sourds-muets et des aveugles, cartes à l'usage des écoles pour aveugles.....	En franchise	En franchise	En franchise
174	Livres publiés par un gouvernement ou par une société scientifique ou littéraire et rapports annuels et officiels de sociétés religieuses ou de bienfaisance, publiés pendant la période de leur session et destinés à être distribués gratuitement aux membres des dites sociétés et non pour la vente.....	En franchise	En franchise	En franchise
175	Livres ni imprimés ni reproduits au Canada, compris dans les programmes d'une université, d'un collège ou d'une école légalement reconnus au Canada et destinés à des élèves de ces institutions ; livres importés spécialement bona-fide à l'usage des "Incorporated Mechanics Institutes," des bibliothèques publiques, des universités, de collèges ou d'écoles, ou d'une bibliothèque d'une société médicale, de droit, littéraire, scientifique ou d'art légalement reconnues appartenant aux comités de ces institutions et n'étant dans aucun cas la propriété de particuliers, moyennant l'observation des règlements prescrits par le ministre des Douanes. Tout importateur de livres vendus pour les usages sus-indiqués bénéficiera de la restitution des droits qu'il aura acquittés s'il justifie que les livres ont été vendus et livrés aux institutions dont il s'agit..	En franchise	En franchise	En franchise
176	Livres reliés ou non ayant été imprimés ou achevés depuis plus de douze ans.....	En franchise	En franchise	En franchise
177	Cartes du département de l'Amirauté, manuscrits, cartes d'assurance et intérieurs d'albums en papier, reproductions illustrées d'insectes, etc., importés à l'usage des collèges, écoles et sociétés scientifiques et littéraires...	En franchise	En franchise	En franchise
178	Annonces et imprimés :—Brochures, réclames, pancartes-réclames enluminées, publications périodiques d'annon-			

Item du tarif.	——	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	ces illustrées ; prix-courants, prospectus et catalogues illustrés, calendriers et almanachs-annonces ; circulaires, fiches ou brochures-réclames concernant des médicaments brevetés ; chromos, chromotypes, oléographies et ouvrages similaires, produits par tout autre procédé que la peinture et le dessin à la main et portant des annonces imprimées, lithographiées ou estampées ou attachées, y compris les affiches, les feuilles d'annonces pliées et les tableaux ou autres travaux artistiques lithographiés, imprimés ou estampés sur papier ou sur carton et destinés au commerce ou à servir d'annonces n.a.p. ..... la livre	10 cents.	15 cents.	15 cents.
179	Etiquettes pour boîtes à cigares, pour fruits, légumes, viandes, poissons, confiseries et autres marchandises et produits ; étiquettes à œillets d'attache pour bagages ou pour l'inscription des prix et autres ; billets et billets de chemins de fer ou autres lithographiés ou imprimés ou partiellement imprimés, n.a.p.	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
180	Photographies, chromos, chromotypes, artotypes, oléographies, peintures, desseins, tableaux, décalcomanie de toutes sortes, gravures ou estampes ou leurs épreuves et œuvres d'art semblables, n.a.p. ; impressions sur papier bleu, plans d'architecture, cartes géograghiques, hydrographiques, n.a.p.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
181	Billets de banque, obligations, lettres de change, chèques, billets à ordre, traites et imprimés similaires, non signés, cartes et autres formulaires commerciaux en blanc, imprimés ou lithographiés, ou imprimés à l'aide de planches d'acier, de cuivre ou autres, et tous imprimés, n.a.p. ...	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
182	Musique imprimée, reliée ou en feuilles détachées.	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
183	Journaux ou éditions supplémentaires et leurs parties, partiellement imprimées et destinées à être complétées et publiées au Canada	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
184	Journaux et publications trimestrielles, mensuelles et bimensuelles, ainsi que journaux littéraires hebdomadaires, non-reliés ; gravures de mode pour tailleurs, modistes et couturières	En franchise	En franchise	En franchise
185	Feutre adhésif pour doublage de navires	En franchise	En franchise	En franchise
186	Papier de chaume fabriqué avec des machines à quatre cylindres et calendré de manière à être réduit à une épaisseur de 0.006 à 0.008 de pouce, adapté pour la manufacture des cartouches de chasse ; amorces pour cartouches de chasse et feuilles de feutre encollées et comprimées à la presse hydraulique, recouvertes ou non de papier, adaptées pour la fabrication des bourres de fusil.	En franchise	En franchise	En franchise
187	Papier et pellicules, albuminés ou préparés chimiquement, à l'usage des photographes	15 p.c.	25 p.c.	30 p.c.
188	Papier photographique barique uni, recouvert de baryte adopté exclusivement pour la fabrication du papier photographique albuminé ou sensibilisé	En franchise	En franchise	En franchise
189	Tubes et cônes de toutes dimensions, en papier pour y rouler le fil	En franchise	En franchise	En franchise
190	Papier collé sur toile pour faux-cols (*Union collar cloth paper*) en feuilles ou en rouleaux, non glacé ni fini	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
191	Papier collé sur toile pour faux-cols, en feuilles ou en rouleaux, glacé ou fini	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
192	Carton de paille, carton de pâte et carton, papier, feutre ou carton de paille goudronnés, papier sablé, verré ou de silex et papier ou toile d'émeri	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
193	Sacs en papier de toute sorte, imprimés ou non	15 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
194	Cartes à jouer ..... le jeu	5 cents.	7 cents.	8 cents.
195	Papier de tenture ou papier peint, bordures ou papier à bordure, et autres papier de toute sorte	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
196	Papier à imprimer les journaux et tout papier à imprimer en feuilles ou en rouleaux, évalué à pas plus de deux centins et un quart la livre	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
197	Papier de toute sorte, n.a.p	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
198	Papier réglé, à bordure et enduit, papiers en boîtes, appuie-mains sans impressions, *objets en papiers* mâchés, n.a.p..	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
199	Papeterie, enveloppes et tous articles en papier, n.a.p.	22½ p.c.	32½ p.c.	35 d'ɔ·
200	Pâte de bois ou de paille	15 p.c.	22½ p.c.	25 d'ɔ·

M. FIELDING.

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
201	Papier-matrice adopté pour l'usage dans l'imprimerie.....	En franchise	En franchise	En franchise
202	Patrons de chaussures en papier.....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
	GROUPE 6.			
	Produits chimiques, drogues, huiles et peintures.			
203	Graines, fèves, noix, baies, semences, écorces et bois, tous ces articles non comestibles et à l'état brut ou par fragments ou moulus, et leurs extraits et préparations, et mélanges chimiques préparés pour la teinture ou le tannage, curcuma, noix de galle et leurs extraits, indigo, pâte et extraits d'indigo, couleurs d'aniline et de goudron de houille, solubles dans l'eau en vrac ou en emballage pesant au moins une livre ; huile d'aniline brute, alisarine et alisarine artificielle, rocou liquide ou solide, bouillon noir ou solutions d'acétate ou de nitrate de fer pour la teinture ou l'impression des indiennes, liqueur rouge, ou acétate cru d'aluminum préparé avec de l'acide pyroligneux pour la teinture et l'impression des indiennes.....	En franchise	En franchise	En franchise
204	Drogues telles que : écorces, fleurs, racines, fèves, baies, baumes, bulbes, fruits, insectes, graines, gommes et gommes-résines, herbes, feuilles, noix, semences de fruits et autres, tous ces articles non comestibles et à l'état brut et dont la valeur n'a pas augmenté par le raffinage, la mouture ou un autre procédé, n.a.p.....	En franchise	En franchise	En franchise
205	Racines médicinales : d'orcanette, brute, broyée ou moulue, d'aconit, de columbo, de digitale, de gentiane, de ginseng, de jalap, d'ipecacuana, d'iris, de réglisse, de salsepareille, de squille, de pissenlit, de rhubarbe, et de valériane, non moulues.....	En franchise	En franchise	En franchise
206	Sang-dragon ; terre à foulons, seulement en vrac, non préparée pour la toilette ou d'autres usages ; tournesol et autres lichens, préparés ou non ; musc en poches ou en graines ; vaccin et pointes d'ivoire pour vaccin ; jus de quassier, produits bactériologiques ou sérum pour injections sous-cutanées ; safran, gâteaux de safran, carthame et leurs extraits ; sels de quinine ; cochenille ; cultures ferment pour servir à la fabrication du beurre.	En franchise	En franchise	En franchise
207	Albumine de sang, albumine d'œufs et jaunes d'œufs.	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
208	Acide borique et borax en paquets d'au moins vingt-cinq livres ; acide hydro-flue-silicique, acide oxalique, acide tannique, sulfate d'ammoniaque, cyanure de potassium, cyanure de sodium et cyanogène ou composé de brome et de potasse pour réduire les métaux dans l'exploitation des mines ; sels d'antimoine : tartre stibié (émétique) chlore et lactate (antimoniate) oxide arsénieux, oxyde de cobalt, oxyde d'étain, bichlorure d'étain ; cristaux d'étain, oxyde de cuivre, précipité de cuivre, brut, sulfate de cuive (vit riol bleu) vert de gris ou sous-acétate de cuivre, à l'état sec ; sulfate de fer (couperose) sulfate de zinc, chlorure de zinc, soufre brut, en canons et fleur de soufre ; crème de tartre, en cristaux et tartre brut ; acide tartarique en cristaux ; chlorure de chaux et hypochlorure de chaux en emballages pesant au moins vingt-cinq livres, iode brut, brome, phosphore.	En franchise	En franchise	En franchise
209	Chlorure de potasse, moulu seulement, chlorhydrate et bichromate de potasse bruts, salpêtre ou nitrate de potasse, prussiate de potasse rouge et jaune.....	En franchise	En franchise	En franchise
209*a*	Potasse et perlasse et potasse caustique :—			
	1. En colis ne pesant pas moins de vingt-cinq livres chacun.....	En franchise	En franchise	En franchise
	2. En colis pesant moins de vingt-cinq livres chacun.....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
210	Péroxide de soude, sulfate de soude brut, dit *Salt cake*, barille ou cendres de soude, silicate de soude en cristaux ou en solution ; bichromate de soude ; nitrate de soude ou nitre cubique ; sel de soude ; sulfure de sodium ; nitrite de soude ; arséniate, biarséniate, chlorate, bisulfite et stannate de soude ; prussiate et sulfite de soude..	En franchise	En franchise	En franchise

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
210*a*	Soude caustique :—			
	1. En colis ne pesant pas moins de vingt-cinq livres chacun	En franchise	En franchise	En franchise
	2. En colis pesant moins de vingt-cinq livres chacun	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
211	Alumine et chlorure d'aluminum	En franchise	En franchise	En franchise
212	Sulfate d'alumine et gâteaux d'alun, alun importé en vrac moulu ou non mais non calciné	En franchise	10 p.c.	10 p.c.
213	Acides acétique et pyroligneux, n.a.p., et vinaigre : par gallon ne dépassant pas la force de preuve	10 cents.	12½ cents.	15 cents.
	—et de plus pour chaque degré au-dessus de la force de preuve	2 cents.	2 cents.	2 cents.
	Il est entendu que la force de preuve est égale à six pour cent d'acide absolu ce qui sera constaté d'après les procédés déterminés par le Gouverneur en conseil.			
214	Acides acétique et pyroligneux bruts ne titrant pas plus de trente pour cent	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
215	Acide stéarique	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
216	Acide nitrique et tous acides mélangés ou autres, n.a.p.	15 p.c.	20 p.c.	22½ p.c.
217	Acide sulfurique et acide muriatique.....par cent livres	17½ cents.	22½ cents.	25 cents.
218	Phosphate acide, n.a.p.	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
219	Ether sulphurique, chloroforme, et solutions de pyroxides d'hydrogène	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
220	Toutes préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques, lorsqu'elles seront composées de plus d'une substance, y compris les médicaments brevetés et particuliers, les teintures, pilules, poudres, trochiques, pastilles, sirops, cordiaux, amers, anodins, toniques, emplâtres, liniments, pommades, rosats, onguents, pâtes, gouttes, eaux, essences et huiles, n.a.p. :			
	(*a*) A l'état sec	20½ p.c.	25 p.c.	25 p.c.
	(*b*) Tous autres	50 p.c.	50 p.c.	50 p.c.
	Mais cet item ne sera pas interprété comme comprenant les drogues, masses à pilules et les emplâtres et taffetas non compris, reconnues par la Pharmacopée anglaise et celle des Etats-Unis et par le Codex français comme officinales ;			
	Et tout article de cette catégorie qui contiendra plus de quarante pour cent de preuve sera passible des droits suivants, savoir.....par gallon	$2.40	$2 40	$2.40
	et	30 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
221	Opium naturel, la boule ou couverture extérieure devant être libre de droits.....par livre	$1.00	$1.00	$1.00
222	Opium en poudre .....par livre	$1.35	$1.35	$1.35
223	Opium préparé pour le fumer.....par livre	$5.00	$5.00	$5.00
224	Cire paraffine et cire à cacheter	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
225	Cire végétale et minérale, n.a.p.	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
226	Chandelles	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
227	Savon d'huile de baleine	En franchise	En franchise	En franchise
228	Poudres à savon, savon pulvérisé, savon minéral, et savon n.a.p.	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
229	Savon, commun ou à buanderie.....par cent livres	65 cents.	90 cents.	$1.00
230	Savon médicinal.....par livre	1 cent.	1 cent.	2 cents.
231	Poudre à pâte, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable	4 cents.	5 cents.	6 cents.
232	Colle forte, liquide, en poudre ou en feuilles, en mucilage, gélatine, caséine, pâte adhésive et colle de poisson	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
233	Pommades françaises ou parfums préparés à la graisse ou à l'huile, lorsque les fleurs dont ils sont tirés ne peuvent supporter la distillation, importés en boîtes de pas moins de dix livres chacune	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
234	Parfums, y compris les préparations pour la toilette (non alcooliques). Savoir : Huiles à cheveux, poudres et eaux dentifrices et autres pommades, pâtes, et toutes autres préparations parfumées, n.a.p., pour la chevalure, la bouche ou la peau	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
235	Pâte de réglisse et réglisse en rouleaux et en bâtons, n.a.p.	15 p.c.	20 p.c.	22½ p.c.
236	Articles pour pansements antiseptiques, tels que cotons absorbants, cotons en laine, charpie, laine d'agneau, étoupe, jute, gaze et filasse, préparés pour pansements simples ou médicamentés, ceintures et bandages chirurgiques, ceintures électriques, pessaires et surpensoirs de toutes sortes	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.

M. FIELDING.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
237	Cellulose, moulée pour fabriquer des manches de couteaux ou de fourchettes, mais non forée ni autrement ouvrée ; aussi boules et cylindres de cellulose moulés, revêtus d'étain en feuille ou non, mais non finis ni autrement ouvrés, et ébauche d'abat-jour en cellulose pour lampes	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
238	Cellulose, xylonite ou xyolite, en feuilles, morceaux, masses ou boules, à l'état brut	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
239	Noir de fumée, noir de carbons, noir d'ivoire et noir animal	En franchise	En franchise	En franchise
240	Bleu d'outre-mer, sec ou en pâte ; blanc de céruse ou blanc d'Espagne, blanc de Paris et blanc de doreurs, blanc fixe et blanc satiné	En franchise	En franchise	En franchise
241	Litharge	En franchise	En franchise	En franchise
242	Rouge de plomb sec, minéral orange et blanc de zinc	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
243	Blanc de plomb sec	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
244	Blanc de plomb broyé dans l'huile	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
245	Ocres, argiles ocreuses, terres de Sienne et terres d'ombre	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
246	Oxides, réfactaires, enduits en encollages, bleu à blanchissage, et couleurs, secs, n.a.p.	15 p.c.	20 p.c.	22½ p.c.
247	Encollages liquides, peintures anti-corrosives et dites *anti-fouling*, et peintures broyées et liquides, n.a.p.	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
248	Peintures et couleurs, broyées dans l'alcool, et tous vernis et laques à l'alcool, par gallon	$1.00	$1.00	$1.00
249	Vernis, laques, laques du Japon, siccatifs de laque, siccatifs liquides, et huile siccative, n.a.p., par gallon	15 cents.	15 cents.	15 cents.
	et	15 p.c.	20 p.c.	22½ p.c.
250	Vert de Paris, sec	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
251	Couleur dorée, liquide	10 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
252	Cirage ; encre à chaussures ou de cordonnier ; apprêts pour chaussures, harnais et cuir, et *polish* ou composition pour couteaux et autres, n.a.p.	15 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
253	Mastic de toutes sortes	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
254	Gommes, savoir :—Gomme d'ambre, arabique, d'Australie, copal, damar, élemi, kaurie, mastic, sandarac, sénégal, adraganthe, gedda et d'épine-vinette ; gomme de sapotier, brute ; laque, brute, en grains, en pastilles, en bâtons et en feuilles ; ambre gris : Pontianac	En franchise	En franchise	En franchise
255	Gomme anglaise, et dextrine, sèches ; crème d'encollage, et encollage brillant	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
256	Encre d'imprimerie	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
257	Encre à écrire	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
258	Huile de lin, crue ou bouillie, par cent livres	80 cents.	$1.10	$1.20
259	Huile de saindoux, huile de pied de bœuf, et huile de graine de sésame	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
260	Térébenthine, brute ou crue	En franchise	En franchise	En franchise
261	Térébenthine, essence de	5 p.c.	5 p.c.	5 p.c.
262	Huile d'olive, n.a.p.	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
263	Huile de menthe	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
264	Huiles essentielles, n.a.p.	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
265	Huiles, de cachalot, de blanc de baleine et autres huiles de poisson, y compris l'huile de foie de morue	12½ p.c.	20 p.c.	22½ p.c.
266	Huile de résine, et huile de bois de Chine	En franchise	En franchise	En franchise
267	Pétrole cru, huiles à gaz, d'une gravité spécifique de ·8235 ou plus lourdes, à une température de 60 degrés	En franchise	En franchise	En franchise
268	Huiles pour l'éclairage, composées en tout ou en partie des produits du pétrole, de la houille, du schiste ou du lignite, coûtant plus de trente centins par gallon, par gallon	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
269	Huiles à lubrifier, composées en tout ou en partie de pétrole, coûtant moins de vingt-cinq centins par gallon, par gallon	1½ cent.	2¼ cents.	2½ cents.
270	Pétrole cru, huiles à gaz (autres que le naphte, la benzine ou la gazoline) plus légère que ·8235 mais d'un poids spécifique d'au moins ·775, à la température de 60 degrés, par gallon	1 cent.	1¼ cent.	1½ cent.
271	Huile de charbon et kérosine distillées, purifiées ou pétrole raffiné, et produits du pétrole, n.a.p.	1½ cent.	2¼ cents.	2½ cents.
272	Gazoline ou naphte, d'un poids spécifique de moins de ·775 à la température de 60 degrés	En franchise	En franchise	En franchise
273	Huiles à lubrifier, n.a.p., et graisse pour essieux	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
274	Vaseline, et toutes préparations similaires de pétrole pour la toilette, pour médicaments ou autres fins	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
275	Huile (pétrole) importée par des mineurs ou des compagnies ou maisons minières pour servir à la concentration			

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	minerais métalliques dans leurs propres établissements de concentration, conformément aux règlements prescrits par le ministre des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
276	Huiles de graine de coton raffinées, comestibles, pour la fabrication de conserves de poisson	En franchise	En franchise	En franchise
277	Huile de palme blanchie et *shea butter*	En franchise	En franchise	En franchise
278	Huiles, savoir : De coco, de palme et de noix de palmier, non comestibles, pour la fabrication du savon ; huile carbolique ou huile lourde ; huile d'olive pour la fabrication du savon ou du tabac ou des conserves de poisson	En franchise	En franchise	En franchise
279	Dégras et graisse pour enduire ou apprêter le cuir et qui ne sont propres qu'à un pareil usage	En franchise	En franchise	En franchise
280	*Foots*, ou résidus de graine de coton ou d'olives après que l'huile en a été extraite ; et graisse, brute, le résidu de gras animal, pour la fabrication du savon et des huiles seulement	En franchise	En franchise	En franchise
	7e Groupe.			
	Terres, faïence et poterie de grès.			
281	Réfractaires	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
282	Brique à bâtir, brique à pavage, et articles en argile ou en ciment, n.a.p.	12½ p.c.	20 p.c.	22½ p.c.
283	Tuiles de drainage, non vernissées	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
284	Tuyaux de drainage, tuyaux d'égout et leurs ajustages en terre cuite, tuyaux d'intérieur de cheminée ou ventouses, faîtes de cheminée et blocs inverses, vernissés ou non, et tuiles en terre cuite, n.a.p.	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
285	Tuiles ou blocs de terre cuite ou de pierre préparée comme marqueterie à parquet	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
286	Faïence et poterie de grès, savoir : dames-jeannes, barattes ou pots	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
287	Articles de table en porcelaine de Chine et autre, en granit blanc ou en carbonate de fer	15 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
288	Poterie de terre et de grès, brune ou colorée et faïence de Rockingham ; faïence "C.C." ou couleur crème, ornée, estampée ou épongée ; et toute faïence, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
289	Cabinets à l'anglaise, urinoirs, bassins, lavabos, baignoires, baquets, éviers et cuves à lessive ou cuviers, en faïence, grès, ciment ou terre, ou autres matières, n.a.p.	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
290	Ciment, ciment de Portland et ciment hydraulique ou chaux hydraulique, en barils, sacs ou barriques, le poids du colis à être inclus dans le poids imposable par cent livres	8 cents.	11 cents.	12½ cents.
291	Sacs dans lesquels est importé le ciment ou la chaux mentionnés dans l'article immédiatement précédent	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
292.	Gypse naturel (sulphate de chaux)	En franchise	En franchise	En franchise
203.	Plâtre de Paris, ou gypse, calciné, et plâtre préparé pour le plâtrage, le poids du colis à être inclus dans le poids passible de droits par cent livres.	8 cents.	11 cents.	12½ cents.
294.	Plâtre de Paris, ou gypse moulu, non calciné	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
295.	Argiles, y compris l'argile à porcelaine, argile réfractaire et terre à pipes, n'ayant pas reçu de préparation plus avancée que le moulage ; *ganister* et sable ; graviers ; terres, à l'état naturel seulement	En franchise	En franchise	En franchise
296.	Quartz pyromaque, pierres siliceuses moulues, feldspath, florine, magnésite ; tuffeau, pierre crayeuse, pierre à porcelaine ou de Cornwall, moulues ou non moulues ; pierre de rebut, non sciée, dégrossie au marteau ou au ciseau, ni propre à faire des dalles, à bâtir ou à paver	En franchise	En franchise	En franchise
297.	Silex ou quartz crystallisé, moulu ou non moulu	En franchise	En franchise	En franchise
298.	Ponce, tuf calcaire, pierre ponce et lave, n'ayant pas reçu de travail plus avancé que le moulage	En franchise	En franchise	En franchise
299.	Pierres précieuses, eu blocs, brutes et non ouvrées, non assemblées ni façonnées pour être assemblées en meules.	En franchise	En franchise	En franchise
300.	Creusets en argile ou plombagine	En franchise	En franchise	En franchise
301.	Pierres pour jeux de curling et leurs poignées	En franchise	En franchise	En franchise
302.	Pierres lithographiques non gravées	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.

M. FIELDING.

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
303	Meules à aiguiser, non montées, et de pas moins de trente-six pouces de diamètre	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
304	Meules à aiguiser, montées ou non, n.a.p.	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
305	Dalles, pierre à sablon, toute autre pierre à bâtir, non dégrossies au marteau, sciées ou dressées au ciseau, et marbre et granit bruts, non sciés ni dressés au ciseau	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
306	Marbre, scié ou dressé au sable, non poli ; granit, scié ; dalles et toute autre pierre à bâtir, sciées ou dressées ; et blocs de pavage en pierre	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
307	Marbre et granit, n.a.p., et tous articles en marbre ou en granit, n.a.p.	30 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
308	Articles en pierre, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
309	Articles à toiture	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
310	Manteaux de cheminées en ardoise et autres articles en ardoise, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
311	Crayons d'ardoise, et ardoises d'écoliers et à écrire	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
312	Asbeste ou amiante sous toute forme autre que l'état brut, et tous articles en asbeste ou amiante	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
313	Plombagine, non moulue, ni autrement ouvrée	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
314	Plombagine moulue, et articles en plombagine, n. a. p. et revêtements en fonte de toutes sortes	15 p. c.	22½ p.c.	25 p.c.
315	Charbons de plus de six pouces de circonférence	En franchise	En franchise	En franchise
316	Charbons d'éclairage électrique et pointes à charbon de toutes sortes, n. a. p.	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
317	Verre taillé de dimensions le rendant propre à servir à la fabrication de plaques sèches, lorsqu'il est importé par les fabriques de ces plaques sèches pour servir exclusivement à leur fabrication dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
318	Verre à vitres commun et incolore	7½ p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
319	Verre en feuilles, et glaces bombées, n. a. p.	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
320	Glaces non biseautées, en feuilles ou carreaux n'excédant pas 7 pieds carrés, chacun, n. a. p	7½ p.c.	10 p.c.	10 p.c.
321	Glaces, non biseautées, en feuilles ou carreaux excédant 7 pieds carrés chacun, mais n'excédant pas vingt-cinq pieds carrés, chacun, n. a. p	15 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
322	Glaces, n. a. p.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
323	Glaces étamées, biseautées ou non, et encadrées ou non	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
324	Miroirs allemands (glaces minces) sans tain et pour étamage	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
325	Vitraux en verres de couleur ou de fantaisie	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
326	Dames-jeannes en verre, vides ou pleines, bouteilles, carafes, flacons, fioles, jarres en verre et boules en verre, cheminées de lampes, abat-jour ou globes de verre, verrerie de table en cristal, ou verre taillé, pressé ou moulé, décorée ou non, et verrerie de table en verre soufflé, n.a.p.	20 p.c.	30 p.c.	32½ p.c.
327	Lunettes et lorgnons et lentilles moulues ou finies de lunettes ou de lorgnons	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
328	Montures et parties de montures de lunettes et de lorgnons, en métal	20 p.c. 15 p.c.	27½ p.c. 17½ p.c.	30 p.c. 20 p.c.
	8e GROUPE.			
	Métaux et ouvrages en métaux.			
329	Minerais métalliques de toutes sortes	En franchise	En franchise	En franchise
330	Antimoine, ou régule d'antimoine, non moulu, pulvérisé ou autrement ouvré	En franchise	En franchise	En franchise
331	Bismuth, métallique, dans son état naturel	En franchise	En franchise	En franchise
332	Minerai de cobalt	En franchise	En franchise	En franchise
333	Cinabre ; vif argent ; radium	En franchise	En franchise	En franchise
334	Kryolithe ou cryolite (minerai)	En franchise	En franchise	En franchise
335	Manganèse, oxyde de	En franchise	En franchise	En franchise
336	Plomb à thé	En franchise	En franchise	En franchise
337	Plomb, vieux, de rebut, en saumon et en lingots ou blocs	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.
338	Plomb, en barres et en feuilles	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
339	Plomb, articles en, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
340	Caractères d'imprimerie, y compris châssis, coins et plombs à espacer, de toutes sortes	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
341	Métal de Babbit et métal à caractères d'imprimerie, en lingots, barres, plaques et feuilles	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.
342	Etain phosphoré et bronze phosphoré en lingots, barres, plaques, feuilles et fil	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
343	Etain, en lingots, saumons, barres, plaques ou feuilles; rognures de bandelettes d'étain et tain	En franchise	En franchise	En franchise
344	Ferblanterie vernissée, ferblanterie et tous articles en fer-blanc, n.a.p.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
345	Poudre de zinc, alliage zinc et zinc en blocs, saumons, barres, verges et plaques; et tuyauterie de zinc étirée et sans soudure	En franchise	En franchise	En franchise
346	Zinc, articles en, n.a.p.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
347	Métal jaune, en blocs, barres et feuilles, propre à être employé dans la construction ou réparation des navires	En franchise	En franchise	En franchise
348	Laiton et cuivre, vieux et de rebut, ou en blocs, lingots ou saumons; cuivre et bronze en barres et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur, non ouvrés; cuivre en bandes, feuilles ou plaques non polies, planées ou enduites; tubes de laiton ou de cuivre, en longueurs de pas moins de six pieds, et non polis, courbés ou autrement ouvrés	En franchise	En franchise	En franchise
349	Laiton en barres et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur, et laiton en bandelettes, feuilles ou plaques non polies, planées ou enduites	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
350	Fil de laiton, uni	7½ p.c.	10 p.c.	12½ p.c.
351	Fil de cuivre, étamé ou plaqué	7½ p.c.	10 p.c.	12½ p.c.
352	Clous, broquettes, rivets et découpures ou rondelles en laiton ou cuivre; clochettes et gongs, n.a.p., et tous articles de laiton ou de cuivre, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
353	Aluminium en lingots, blocs, barres, baguettes, bandelettes ou lames, feuilles ou plaques; tubes d'aluminium, en longueurs de pas moins de six pieds, non polis, courbés ou autrement ouvrés	En franchise	En franchise	En franchise
354	Articles en aluminium, n.a.p.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
355	Métal anglais en saumons, blocs ou barres; nickel, alliage de nickel et argentan, en lingots, blocs ou barres, n.a.p.	En franchise	En franchise	En franchise
356	Nickel, alliage de nickel et argentan ou argent d'Allemagne, en barres et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur, et aussi en bandelettes ou lames, feuilles ou plaques	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
357	Métal anglais, alliage de métal, argent du Nevada et d'Allemagne, articles en, non plaqués, n.a.p.	17½ p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
358	Anodes de nickel, zinc, cuivre, argent ou or	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
359	Or et argent, en lingots, blocs, barres, larmes, feuilles ou plaques, non ouvrés: balayures d'or et d'argent; et torsades d'or ou d'argent	En franchise	En franchise	En franchise
360	Monnaies d'or et d'argent, excepté la monnaie d'argent étrangère	En franchise	En franchise	En franchise
361	Or, argent et aluminium en feuilles; argentan et clinquant en feuilles; poudres de brocart et à bronzer	15 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
362	Articles consistant entièrement ou partiellement en argent sterling ou autre, en nickel plaqués, dorés ou argentés par des procédés électriques, n.a.p.; articles en or et en argent, n.a.p.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
363	Fil de platine et platine en barres, bandelettes ou lames, feuilles ou plaques	En franchise	En franchise	En franchise
364	Débris de diamant ou bart, à l'usage des foreurs	En franchise	En franchise	En franchise
365	Composition métalliques et métal plaqué, en barres, lingots ou noyaux, pour la fabrication de boîtiers de montres, bijouterie, et de fil d'or et d'argent fourré sans soudure	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
366	Ressort et mouvements de montres, sans boîtiers	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
367	Boîtiers de montres, et parties de boîtiers, finis ou non finis, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
368	Horloges, montres, enregistreurs de l'heure, verres de montres, clefs d'horloges et de montres, caisses d'horloges et mouvements d'horloges	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
369	Chronomètres et boussoles de navires	En franchise	En franchise	En franchise
370	Cylindres de cuivre pour imprimer les indiennes	En franchise	En franchise	En franchise
371	Supports et tringles pour l'encastage de la poterie	En franchise	En franchise	En franchise
372	Scories de haut fourneau	En franchise	En franchise	En franchise
373	Débris de fer et d'acier, vieux et propres seulement à être refaçonnés, après avoir fait partie ou avoir été recouvrés de quelque navire naufragé dans des eaux tombant sous la juridiction du Canada	En franchise	En franchise	En franchise

M. FIELDING.

Item du tarif.	——	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
374	Ferrailles de rebut de fer ou d'acier, forgées, y compris découpures et rognures de tôle ou feuilles de fer ou d'acier qui ont servi : bouts coupés de barres, semelles et rails à fer-blanc n'ayant pas été en usage.....par tonne. Ne seront considérés comme ferraille de fer ou d'acier que rebuts de fer ou d'acier bons seulement à être laminés de nouveau dans des laminoirs ou fourneaux ; mais les articles de fer ou d'acier, endommagés en cours de route, s'ils sont brisés sous la surveillance de douaniers et rendus invendables autrement que comme ferraille, pourront être déclarés en douane comme ferraille pour le paiement des droits.	70 cents.	90 cents.	$1.00
375	Fer en gueuse, en saumon, et ferraille de fonte ; ferro-silicium, ferro-manganèse et fonte blanche ... par tonne.	$1.50	$2.25	$2.50
376	Massets de fer ou d'acier, pesant au moins soixante livres par verge de longueur ; lingots de fer ou d'acier, lingots à crans, loupes et lopins ; massets ; barres puddlées, balles et autres formes, n.a.p., moins finies que les barres de fer ou d'acier mais plus avancées que le fer en gueuse, les fontes exceptées.....par tonne.	$1.75½	$2.50	$2.75
377	Fers d'angle, fer en T, poutres, fers à côtés, poutres, longrines, fers en Z, en étoiles ou autres formes de gouttières, ou autres formes ou sections laminées, non découpés ou forés et n'ayant pas été soumis à des procédés de fabrication plus avancés que le laminage, n.a.p.....par tonne.	$4.25	$6.00	$7.00
378	Fer ou acier en barre, laminé, soit en bottes, en tiges, barres ou faisceaux, y compris barres rondes, ovales, carrées et plates ; massets d'acier, n.a.p., et feuillards, liens, et bandes en fer laminé ou acier, de douze pouces ou moins de largeur, calibre treize et plus épais, n.a.p., par tonne.	$4.25	$6.00	$7.00
379	Poutres de fer ou d'acier laminées, fers à côtes et fer d'angle ne pesant pas moins de quarante livres à la verge de longueur, et plaques d'acier pour les ponts ébauchées ou à bords laminés dites *universal mill*, lorsqu'elles sont importées par des constructeurs de ponts pour être employées dans cette construction	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
380	Plaques de fer ou d'acier laminé, d'au moins trente pouces de largeur et d'au moins un quart de pouce d'épaisseur, lorsqu'elles sont importées par des chaudronniers pour servir à la fabrication de chaudières à vapeur	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
381	Plaques de fer ou d'acier laminé, d'au moins quarante-huit pouces de largeur et de plus d'un demi-pouce d'épaisseur, n.a.p.....	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
382	Feuilles ou plaques de fer ou d'acier laminées, rognées ou non, et lames de fer ou d'acier à fusils découpées ou laminées en cannelures, n.a.p.....	$4.25	$6.00	$7.00
383	Lames de fer ou d'acier à fusils découpées ou laminées en cannelures, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de tuyaux de fer ou d'acier forgé pour être employées seulement dans leurs propres manufactures à la fabrication de tuyaux de fer ou d'acier forgé.....	5 p.c.	5 p.c.	5 p.c.
384	Feuilles de fer ou d'acier laminées, du calibre quatorze et plus minces, n.a.p. ; tôle du Canada ; tôle de Russie ; tôle galvanisée plate de fer ou d'acier laminée, fer-blanc terne doux, et feuilles de fer ou d'acier laminée, enduites de zinc, d'alliage de zinc ou d'autre métal, de toutes largeurs et de toutes épaisseurs, n.a.p., et feuillard, bandes, rouleaux ou bandelettes en fer ou acier laminés, du calibre quatorze ou plus mince, galvanisés ou enduits ou non d'autre métal, n.a.p.....	En franchise	5 p.c.	7½ p.c.
385	Acier chromaté.....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
386	Acier en barres, bandes, feuillard, rouleaux ou bandelettes, feuilles ou plaques, de toutes grandeurs, épaisseurs ou largeurs galvanisés ou enduits ou non d'autres matériaux et acier fondu lorsqu'il vaut plus de trois centins et demi la livre, n.a.p.....	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
387	Baguettes de fer de Suède laminées, et baguettes d'acier de Suède laminées, de moins d'un demi-pouce de diamètre, pour la fabrication des clous à ferrer.....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
388	Barres ou rails de fer ou d'acier pour chemins de fer, de quelque forme que ce soit, percées ou non, n.a.p., pour voies ferrées, comprenant, pour les fins de cet item, toutes sortes de voies ferrées, chemins de fer urbains et tramways, bien que ne servant que pour des fins particulières et non pour le transport des marchandises et des voyageurs..... par tonne.	$4.50	$6	$7
388a	Barres ou rails de fer ou d'acier qui ont été employés sur les voies des chemins de fer en Canada, et qui ont été exportés du Canada et renvoyés en ce pays après avoir été re-laminés, et ne pesant pas moins de cinquante-six livres par verge de longueur après avoir été re-laminés et devant être employés par la compagnie de chemin de fer qui les importe sur ses propres voies, en vertu des règlements prescrits par le ministre de la Douane.. Pourvu que la valeur imposable de ces rails re-laminés représente le coût de leur re-laminage. Pourvu aussi que lorsque le Gouverneur en conseil sera convaincu qu'un laminoir convenablement outillé peur re-laminer ces rails en quantités considérables aura été établi en Canada, le Gouverneur en conseil pourra, par décret de l'Exécutif devant être publié dans la *Gazette du Canada*, abolir le droit spécifié dans cet item, et alors tous les rails de ce genre, lorsqu'ils seront importés seront assujettis aux droits qui seront autrement prescrits dans le tarif de la douane.	25 p.c.	25 p.c.	25 p.c.
389	Eclisses et cousinets de chemins de fer.....par tonne.	$5.00	$7.00	$8.00
390	Rails mobiles, aiguilles de changement de voie, croisements, intersections pour chemins de fer.....	20 p.c.	30 p.c.	32½ p.c.
391	Ponts ou parties de ponts, en fer ou en acier ; ouvrages en fer ou en acier pour constructions, colonnes, formes ou sections, forés, découpés, ou à toutes autre phase de fabrication que laminés ou fondus, n.a.p.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
392	Ressorts, essieux, lisoirs, n.ap., et ébauches d'essieux et leurs parties, en fer ou en acier, pour voitures de chemins de fer ou tramways ou autres véhicules.....	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
393	Pièces forgées de fer ou d'acier de quelque forme ou dimension que ce soit, ou en quelque phase de façonnement qu'elles se trouvent, n.a.p., et arbres de couche en acier tournés, comprimés ou polis ; et barres formées de fer ou d'acier martelées, étirées ou laminées à froid, n.a.p.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
394	Tuyaux de fonte de toute espèce .....par tonne.	$6.00	$7.00	$8.00
395	Tubes de chaudières à vapeur en acier ou fer forgé sans joints, n.a.p. en vertu des règlements prescrits par le ministre de la Douane ; y compris les tubes et carneaux ondulés pour chaudières marines.....	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
396	Tubes d'acier laminés sans joints estimés à pas moins de trois centins et demi la livre ; tubes carrés laminés ou étirés en fer ou en acier, propres à la fabrication des instruments aratoires.....	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
397	Tubes en fer ou acier laminés non unis ou soudés de pas plus d'un demi-pouce de diamètre, n.a.p.....	5. p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
398	Tubes en fer ou en acier forgés, unis ou galvanisés, filetés et assemblés ou non, de plus de quatre pouces de diamètre, n.a.p.....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
399	Tubes en fer ou en acier forgés, unis ou galvanisés, filetés et assemblés ou non, de quatre pouces ou moins de diamètre, n.a.p.....	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
400	Autres tuyaux ou tubes en fer ou en acier, unis ou galvanisés, rivés, ondulés ou outrement spécialement ouvrés y compris le tuyaux à embrèvement, n.a.p.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
401	Tuyaux en bois cerclés en fil métallique.....	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
402	Ajustages en fer ou en acier de toutes sortes.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
403	Fil d'acier fondu au creuset, estimé à pas moins de six centins la livre.....	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
404	Fil de fer ou d'acier galvanisé, calibre neuf, douze et treize..	En franchise	5 p.c.	5 p.c.
405	Roue artificielle, tissu métallique et fil de fer et d'acier pour clôtures, n.a.p., non compris les tissus et toiles métalliques faits avec du fil de fer plus petit que le calibre 14, et non compris le fil de fer pour clôture plus gros que le calibre n° 9.....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.

Item du tarif	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
406	Fil métallique de tous genres et de tous métaux, n.a.p.....	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
407	Fil métallique, simple ou à plusieurs brins, couvert en coton, toile, soie, caoutchouc ou autre matière, y compris les câbles métalliques ainsi couverts, n.a.p.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
408	Corde en fil métallique, en torons ou tordue, pour faire sécher le linge, suspendre des cadres, ou autre fil métallique tordu, et câble en fil métallique, n.a.p.....	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
409	Toiles ou tissus métalliques, et treillis, en fer ou en acier...	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
410	Chaînes à mailles soudées, mailles et manilles de chaîne, de fer ou d'acier, de cinq seizièmes de pouce de diamètre et plus.....	5 p.c.	5 p.c.	5 p.c.
411	Chaînes-hérisson sans fin à mailles malléables.....	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
412	Ecrous, rondelles, rivets et boulons en fer ou acier, filetés ou non, et ébauches d'écrous, de boulons et de pentures, et pentures en T de toutes sortes, n.a.p., par cent livres.	75 cents. et 10 p.c.	75 cents. 20 p.c.	75 cents. 25 p.c.
413	Vis, connues sous le nom ordinaire de "vis à bois," en fer ou en acier, en cuivre ou autre métal, y compris les vis à voitures, plaquées ou non, et vis à machines ou autres, n.a.p.....	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
414	Clous et carvelles coupés en fer ou en acier (ordinaires de constructeurs); et carvelles de chemins de fer, par cent livres.....	30 cents.	45 cents.	50 cents.
415	Clous et carvelles en métal composé, et clous à doublage....	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
416	Clous en fil métallique de toutes sortes, n.a.p.....par cent livres.	40 cents.	55 cents.	60 cents.
417	Clous, pointes, carvelles et broquettes de toutes sortes, n.a.p.	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
418	Toile en treillis en fil de laiton ou de cuivre.....	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
419	Aiguilles de tous matériaux ou de toute espèce, et épingles fabriquées de fil de tout métal, n.a.p.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
420	Boucles en fer, acier, laiton ou cuivre de toutes sortes, n.a.p. (n'étant pas de la bijouterie).....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
421	Cages d'oiseaux, d'écureuils et de rats, en fil métallique, et leurs parties métalliques.....	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
422	Lignes de fond, cuillers, hameçons pour pêche à la mouche, poids, émerillons et amorces de pêche des sportsmen, et hameçons n.a.p.....	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
423	Patins de toutes sortes, à roulettes ou autres, et leurs parties.....	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
424	Fusils, carabines, y compris les fusils et carabines à air comprimé, qui ne sont point des jouets, mousquets, canons, pistolets, revolvers ou autres armes à feu; cartouchières, cartouches, capsules, amorces, bourres ou autres munitions, n.a.p.; baïonnettes, épées, fleurets et masques; fourreaux ou boîtes à fusils ou à pistolets, gibecières, outils à faire les cartouches, et ceintures à cartouches de tous matériaux.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
425	Lames ou ébauches de couteaux et fourchettes de table de fer ou d'acier, à l'état brut, sans manches, non repassées à la lime ou à la meule, ni autrement ouvrées.....	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
426	Couteaux et fourchettes et toute autre coutellerie, en acier plaquées ou non, n.a.p.....	20 p.c.	27½ p.c.	35 p.c.
427	Ustensiles en agate, granit, fer ou acier émaillés.....	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
428	Articles en fer ou en acier émaillés; ustensiles en fer ou en acier uni, étamés ou enduits, n.a.p.; et ustensiles en nickel et aluminium pour la cuisine et les usages domestiques, n.a.p.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
429	Garnitures de cardes mécaniques.....	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
430	Patrons en laiton, fer, acier ou autre métal n'étant pas des modèles.....	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
431	Planches gravées sur bois, sur acier ou autre métal, et clichés tirés de ces planches, y compris les planches d'acier ou autre métal des graveurs, polies, ou pour être gravées.....	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
432	Clichés stéréotypés, électrotypés et en cellulose pour almanachs, calendriers, brochures illustrées, annonces ou gravures de journaux, et autres annonces, n.a.p.; matrices ou enveloppes en cuivre pour ces choses, par pouce carré.....	1 cent.	1¼ cent.	1½ cent.
433	Clichés stéréotypés, électrotypés et en cellulose et bases ou supports composés en tout ou en partie de métal ou de			

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	cellulose, n.a.p., par pouce carré, et matrice ou enveloppes en cuivre pour ces choses..... par pouce carré.	$\frac{1}{8}$ cent.	$\frac{1}{8}$ cent.	$\frac{1}{8}$ cent.
434	Ressorts de lampes	$7\frac{1}{2}$ p.c.	10 p.c.	10 p.c.
435	Lampes, fanaux de côtés et fanaux d'avant, lanternes, lustres et candélabres, appareils à gaz, à huile de pétrole ou autres appareils d'éclairage y compris appareils d'éclairage à l'électricité, ou parties en métal de ces appareils, y compris les becs en lave ou autres brûleurs, collets, porte-globes, abat-jour et porte abat-jour.....	20 p.c.	$27\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.
436	Gazomètres et parties finies de gazomètres	$22\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
437	Armoires de sûreté, porte d'armoires et de voûtes de sûreté; balances, fléaux et machines à essayer la force musculaire, de toutes sortes.....	20 p.c.	$27\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.
438	Locomotives et fourgons moteurs pour chemins de fer et tramways.....	$22\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
439	Pompes à incendie et extincteurs, y compris les pommes d'arrosoir pour protection contre l'incendie.....	$22\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
440	Machines à coudre, et pièces détachées de ces machines....	20 p.c.	$27\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.
441	Machines à fondre les caractères et à composer, propres à servir dans les ateliers d'imprimeries et de clavigraphes	$12\frac{1}{2}$ p.c.	$17\frac{1}{2}$ p.c.	20 p.c.
442	Presses à imprimer, presses lithographiques, et accessoires de ces presses pour la confection de caractères ; machines a plier, machines de relieurs, outils et instruments de reliure, de réglage, de relief, et machine à couper le papier, et pièces détachées de ces machines en fer ou en acier.....	5 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
443	Presses à imprimer les journaux, dont la valeur en détail est d'au moins quinze cents piastres chacune, d'une classe ou espèce qui n'est pas fabriquée au Canada.....	En franchise	En franchise	En franchise
444	Socs et oreilles ou versoirs de charrues, sabots et autres pièces pour instruments aratoires, lorsqu'ils sont ébauchés et découpés de plaques d'acier laminées, mais non moulés, percés, polis ou autrement ouvrés.....	En franchise	En franchise	En franchise
445	Faucheuses, moissonneuses, engerbeuses, moissonneuses sans appareils pour engerber, appareils à engerber, moissonneuses simples.....	$12\frac{1}{2}$ p.c.	$17\frac{1}{2}$ p.c.	$17\frac{1}{2}$ p.c.
446	Bineuses, charrues, herses, râteaux à cheval, semoirs mécaniques, étendeurs d'engrais, sarcleurs, et moulins à vent.....	$12\frac{1}{2}$ p.c.	$17\frac{1}{2}$ p.c.	20 p.c.
447	Equipement de machine à battre lorsqu'il se compose d'un engin locomobile ou portatif et d'un séparateur.....	15 p.c.	$17\frac{1}{2}$ p.c.	20 p.c.
448	Machines à charger le foin, extracteur de pommes de terre manèges à chevaux, séparateurs, n.a.p., moulins à vent, machines à hacher le fourrage, lieuses à foin, rouleaux pour la ferme, les chemins ou les champs, creuseur de trous de poteaux, manches de faux et autres instruments aratoires, n.a.p.....	15 p.c.	$22\frac{1}{2}$ p.c.	25 p.c.
449	Haches, faulx, faucilles ou crochets à récoltes, hache-foin et hache-paille, tranche-gazon, herses, râteaux, fourches, n.a.p.....	15 p.c.	20 p.c.	$22\frac{1}{2}$ p.c.
450	Pelles et bêches en fer ou acier, n.a.p., ébauches de pelles et de bêches, et fer ou acier taillé de forme pour ces ébauches ; et faucheuses de pelouses...	20 p.c.	30 p.c.	$32\frac{1}{2}$ p.c.
451	Poêles de toutes sortes, pour houille, bois, huile, esprit de vin ou gaz.	15 p.c.	$22\frac{1}{2}$ p.c.	25 p.c.
452	Poulies à courroies de toutes sortes pour transmission de force motrice	15 p.c.	25 p.c.	$27\frac{1}{2}$ p.c.
453	Instruments téléphoniques et télégraphiques, batteries électriques et galvaniques, moteurs électriques, dynamos, générateurs, douilles, isoloirs de toutes sortes ; appareils électriques, n.a.p., chaudières, n.a.p., et toutes les machines comprises en tout ou en partie de fer ou d'acier, n.a.p., et parties intégrantes de toutes les machines spécifiées dans cet article	15 p.c.	25 p.c.	$27\frac{1}{2}$ p.c.
454	Articles fabriqués ou marchandises en fer ou acier, ou dont le fer ou l'acier (ou l'un ou l'autre) forment la partie dont la valeur est la principale, n.a.p.....	20 p.c.	$27\frac{1}{2}$ p.c.	30 p.c.
455	Ancres pour navires.....	En franchise	En franchise	En franchise
456	Moules à lingots ; moules à verre en métal	5 p.c.	$7\frac{1}{2}$ p.c.	10 p.c.
457	Sable de fer ou globules ou grenaille de fer et mastic sec pour polir le verre ou le granit ou pour scier la pierre..	En franchise	En franchise	En franchise

M. FIELDING.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
458	Bandages d'acier, non dégrossis pour roues de locomotives et de wagons	En franchise	En franchise	En franchise
459	Bols d'acier pour séparateurs de crème et séparateurs de crème	En franchise	En franchise	En franchise
460	Divers articles en métal comme suit lorsqu'ils sont employés exclusivement à des opérations minières ou métallurgiques, savoir : Forêts à diamant, force motrice non-comprise ; machines à abattre la houille, excepté les abatteurs à percussion ; machines à haver, tarières à houille et forets à houille rotatoires ; forets à noyau, lampes de sûreté et parties de ces lampes ; aussi accessoires pour nettoyer, remplir et éprouver ces lampes, machines électriques ou magnétiques pour séparer ou concentrer le minerai de fer ; hauts fourneaux pour la fonte du cuivre et du métal, convertisseurs pour le procédé métallurgique pour le traitement du fer ou du cuivre, feuilles de cuivre, plaquées ou non, mécanismes pour l'extraction des métaux précieux au moyen de la chlorination ou du cyanide, coffres à amalgamer, échantillonneurs automatiques de minerais, trémies automatiques, cornues, pompes à mercure, pyromètres, fourneaux pour réduire l'or en lingots, nettoyeurs d'amalgame, machines soufflantes de hauts fourneaux, tubes en fer forgé, soudés bout à bout ou à joints superposés, filetés ou accouplés ou non, de pas moins de 4 pouces de diamètre et parties intégrantes de toutes les machines mentionnées dans cet item	En franchise	En franchise	En franchise
461	Machines et appareils en fer ou en acier d'une classe ou espèce non fabriquée en Canada et ascenseurs et machines pour dragues flottantes lorsque l'on s'en sert exclusivement pour l'exploitation des mines d'alluvion aurifère	En franchise	En franchise	En franchise
462	Trucks pour scories de hauts fourneaux d'une espèce non fabriquée en Canada	En franchise	En franchise	En franchise
462*a*	Machines à faire les briquettes	En franchise	En franchise	En franchise
463	Machines de toutes sortes, et fer et acier à construction, lorsqu'ils sont importés en vertu des réglements prescrits par le ministre des Douanes, devant servir à la construction et à l'outillage des fabriques de sucre de betterave	En franchise	En franchise	En franchise
464	Les articles et matériaux suivants, en vertu de règlements prescrits par le ministre des Douanes, savoir :— (*a*) Tous les outils et machines non fabriqués en Canada, de la qualité requise, nécessaires pour toute manufacture devant être établie en Canada pour la fabrication de carabines pour le gouvernement du Canada	En franchise	En franchise	En franchise
	(*b*) Tous les matériaux ou parties ébauchés, non finis et les vis, écrous, bandes et ressorts devant servir à la fabrication des carabines dans ces manufactures pour le gouvernement du Canada	En franchise	En franchise	En franchise
465	Les articles et matériaux suivants lorsqu'ils sont importés par les fabricants de bouées à gaz automatiques et de balises à gaz automatiques. pour servir à la fabrication de bouées et balises de ce genre pour le gouvernement du Canada ou pour l'exportation, en vertu de règlements prescrits par le ministre des Douanes, savoir :—tubes en fer ou en acier ayant plus de seize pouces de diamètre; têtes en acier à collerette et rebords faites avec des plaques à chaudières de plus de cinq pieds de diamètre; boules en acier durci de pas moins de trois pouces de diamètre ; fanaux à gaz acétylene et parties de ces fanaux	En franchise	En franchise	En franchise
466	Instruments ou métal pour chirurgiens et dentistes ; aiguilles chirurgiques ; appareils pour Rayons X et parties de ces appareils ; tables d'opérations chirurgiques pour l'usage des hôpitaux	En franchise	En franchise	En franchise
467	Machines d'une classe ou espèce non fabriquée en Canada pour la fabrication de ficelle, cordage, ou toile ou pour la préparation de la fibre de lin	En franchise	En franchise	En franchise
468	Machines d'une classe ou espèce non fabriquée en Canada, spécialement adaptées au cordage, filage, tissage ou tri-			

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	cotage, lorsqu'elles sont importées par les manufacturiers pour cette fin	10 p.c.	10 p.c.	10 p.c.
469	Machines et appareils servant à forer et creuser les puits pour avoir de l'eau	En franchise	En franchise	En franchise
470	Mâts en fer ou en acier, ou parties de ces mâts, et poutres, cornières, feuilles et plaques, courbes et câble-chaîne en fer ou en acier pour navires en bois, fer, acier ou composites ; et articles en fer, acier ou laiton qui, lors de leur importation sont d'une classe ou espèce non-fabriquée en Canada, lorsqu'ils sont importés pour servir à la construction ou au gréement de navires, conformément aux règlements prescrits par le ministère des Douanes.	En franchise	En franchise	En franchise
471	Baguettes laminées de fil de fer ou d'acier, n'ayant pas plus de trois huitièmes de pouces de diamètre, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de fil de fer pour servir à la fabrication de fil métallique en touret dans leurs propres manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
472	Matériaux servant à la construction et formant partie des crémeuses, lorsqu'ils sont importés par les fabricants de crémeuses, pour être employés dans leurs propres manufactures à la fabrication des crémeuses	En franchise	En franchise	En franchise
473	Acier laminé pour scies et pour coupe-paille, non trempé ni aiguisés, mais seulement ébauchés et mis en forme sans dentelures au taillant	En franchise	En franchise	En franchise
474	Ressorts en acier pour la fabrication de bandages chirurgiques, importés par des fabricants de ces articles pour être employés exclusivement à leur fabrication dans leurs propres manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
475	Feuilles d'acier fondu au creuset, des calibres de onze à seize, de deux pouces et demi à dix-huit pouces de largeur, pour la fabrication de couteaux de faucheuses et de moissonneuses, importées pour la fabrication de ces articles par les fabricants pour être exclusivement employés dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
476	Acier du calibre vingt et plus mince, mais non pas plus mince que le calibre trente, pour la fabrication de lames de corsets, de ressorts d'horloges et de lames à semelles de chaussures, importé par des fabricants de ces articles pour être employés exclusivement dans leurs propres fabriques à la fabrication exclusive de ces articles	En franchise	En franchise	En franchise
477	Acier du calibre douze et plus mince que le calibre trente, pour la fabrication de boucles d'agrafes à fermoirs, d'attaches de bois de lits et de roulettes de meubles, ou de grappins ou crampons de chaussures, importé par les fabricants de ces articles pour être employés exclusivement à cette fabrication dans leurs propres manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
478	Acier des calibres vingt-quatre et dix-sept, en feuilles de soixante-trois pouces de longueur et de dix-huit à trente-deux pouces de largeur, importé par des fabricants de douilles à supports de soufflets de voitures, pour être employés exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
479	Fil d'acier plat, du calibre seize ou plus mince, importé par des fabricants de crinolines, de garnitures de corsets ou de corsages de robes, pour être employés à leur fabrication dans leurs propres manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
480	Ruban d'acier et fil d'acier plat, importé par des fabricants de bandes métaliques à pointes ou unies pour clôtures, devant servir exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures ; et fil barbelé en fer ou en acier pour clôtures	En franchise	En franchise	En franchise
481	Fil d'acier, ressorts d'acier Bessemer mou étiré, des calibres dix, douze et treize, et fil à ressorts d'acier *homo* des calibres onze et douze, importés par des fabricants de sommiers en fil métalliques, pour être employés dans leurs propres manufactures à la fabrication de ces articles	En franchise	En franchise	En franchise
482	Fil de laiton de zinc, de fer ou d'acier, à pas de vis ou tordu, ou aplati ou gaufré, pour être employé avec la machine à cheviller dans la fabrication des chaussures, lorsqu'il			

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	est importé par des fabricants de chaussures pour être employé à ces fins seulement dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
483	Stéréotypes, électrotypes et clichés en cellulose pour colonnes de journaux, en toute autre langue que le français ou l'anglais, et pour livres, et leurs supports, et matrices ou enveloppes en cuivre pour ces clichés, composées en tout ou en partie de métal ou de cellulose	En franchise	En franchise	En franchise
484	Culots en cuivre jaune à l'état d'ébauches, pour la fabrication d'étuis de cartouches en papier, lorsqu'ils sont importés par des fabricants d'étuis en cuivre et papier, pour servir à la fabrication de ces objets dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
485	Capsules en cuivre, en usage pour la fabrication de batteries électriques	En franchise	En franchise	En franchise
486	Tubes en fer laqués ou recouverts de cuivre, d'un diamètre n'excédant pas deux pouces, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de couchettes de fer ou cuivre, pour être employés à ces fins seulement dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
487	Métal à ferrets, uni, vernissé ou étamé, en rouleaux, de pas plus d'un pouce et demi de largeur, lorsqu'il est importé par des fabricants de lacets pour souliers et corsets, pour être employé à ces fins seulement dans leurs fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
488	Nitrate et acétate de plomb, non broyé ; platine et oxyde noir de cuivre, en usage pour la fabrication des chlorates	En franchise	En franchise	En franchise
489	Creusets en platine	En franchise	En franchise	En franchise
490	Alambics, bassins, condensateurs, tubes et tuyaux de platine lorsqu'ils sont importés par des fabricants d'acide sulfurique pour être employés exclusivement dans leurs usines à la fabrication ou à la condensation de l'acide sulfurique	En franchise	En franchise	En franchise
491	Coussinets d'acier, en usage pour la fabrication des machines et des voitures	En franchise	7½ p.c.	10 p.c.
492	Paille de fer	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
	GROUPE 9.			
	Bois et articles en bois.			
493	Liège, ou écorce de liège non ouvré	En franchise	En franchise	En franchise
494	Articles en liège ou écorce de liège, n.a.p.	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
495	Bouchons de liège de plus de trois quarts de pouce de diamètre, mesurés au gros bout, par livre	4 cents.	5 cents.	5 cents.
496	Bouchons de liège, de trois quarts de pouce et moins de diamètre, mesurés au gros bout, par livre	6 cents.	8 cents.	8 cents.
497	Joncs et rotins non ouvrés ; osiers et bambous non ouvrés, et roseaux de bambou seulement coupés de longueur convenable pour en faire des cannes ou des manches de parapluies, de parasols ou d'ombrelles	En franchise	En franchise	En franchise
498	Joncs, bambous et rotins, seulement fendus, n.a.p.	7½ p.c.	10 p.c.	10 p.c.
499	Sciure de bois de toute sorte	En franchise	En franchise	En franchise
500	Billes de bois, et bois ronds non ouvré ; billes à manches d'outils et à enfonçures ; boulons à douves et à bardeaux ; bois de chauffage ; perches à houblon, poteaux de clôtures et traverses de chemins de fer	En franchise	En franchise	En franchise
501	Manches de pelles à poignées en D, entièrement en bois	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
502	Arçons de selles mexicaines et étriers mexicains en bois ; blocs pour moyeux de roues, formes de cordonniers, voitures, wagons de chemins de fer et crosses de fusils, et tous autres blocs ou pièces similaires dégrossis ou sciés seulement ; jantes de roues en noyer dur ou chêne, débitées à la scie seulement, ou pliées à la forme voulue ; douves de barils, sciées, fendues ou débitées, pas autrement ouvrées que réunies aux bouts ; bardeaux de bois ; rayons de roues en noyer dur ou chêne, et non façonnés en tenons ou onglets, ni assortis en longueurs	En franchise	En franchise	En franchise
503	Planches, madriers, planchettes, lattes, piquets et autres bois de service seulement sciés ou fendus, soit ou non créosotés, vulcanisés ou traités par quelque autre procédé de conservation que ce soit	En franchise	En franchise	En franchise
504	Planches, madriers et autres bois de service, sciés, fendus ou débités, et équarris seulement sur une seule face	En franchise	En franchise	En franchise

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
505	Planches sciées et aplanies on avivées sur une ou deux faces, lorsque les bords en sont verlopés ou à languettes et à rainures	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
506	Articles en bois ; n.a.p	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
507	Placages de bois, de pas plus de trois trente-deuxièmes de pouce d'épaisseur	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
508	Moulures de bois, simples, dorées ou autrement ouvrées	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
509	Fibre vulcanisée, *kartavert*, fibre durcie et matiere analogue, et articles faits de ces matières, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
510	Barattes, balais et petits balais ou époussettes ; planches à laver, pilons et rouleaux à pâte	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
511	Cannes à pêche, cannes et bâtons de toutes sortes	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
512	Cadres de gravures et de photographies, de quelque matière que ce soit	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
513	Manches ou poignées de parapluies, de parasols ou d'ombrelles, n.s.a.	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
514	Bières et cercueils, et leurs parties métalliques	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
515	Vitrines de toutes sortes et leurs parties métalliques	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
516	Jalousies de bois, de métal ou autre matière, non de matière textile ou papier	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
517	Stores de fenêtres ou rideaux montés sur rouleaux	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
518	Billards, avec ou sans blouses, et tables ou jeux de bagatelle, queues, billes, râteliers et procédés	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
519	Meubles en bois ou en fer ou autre matière, de ménage, de bureau, de cabinet ou de magasin, finis ou en pièces détachées ; écrans, portes et châssis de toile métallique ; compteurs de caisse mécaniques ; corniches de fenêtres et rouleaux de fenêtres de toutes sortes ; matelas de crin, à ressorts et autres ; étendeurs de rideaux, ressorts à meubles et balais roulants	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
	GROUPE 10.			
	Coton, lin, chanvre, jute et autres fibres, soie et laine, et produits ouvrés de ces matières.			
520	Ouate en paquets et en feuilles, de laine, coton ou autre fibre, chaîne de coton et fil de coton, teints ou non, n.a.p.	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
521	Tissus de coton gris et tissus de lin, non blanchis, n.a.p	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
522	Tissus de coton blanc et tissus de lin, blanchis, n.a.p.	17½ p.c.	22½ p.c.	24 p.c.
523	Tissus de coton ou lin, imprimés, teints ou colorés, n.a.p	25 p.c.	30 p.c.	32½ p.c.
524	Coutil de coton, gris ou blanc, pesant plus de huit onces par verge carrée	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
525	Toile d'escalier, toile ouvrée, serviettes de table, dessous de plats, draps, couvre-pieds, essuie-mains, et taies d'oreillers en toile ou en coton ; damas non teints, en toile ou coton, y compris nappes et serviettes non teintes en toile ou coton	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
526	Broderies blanches en coton ; valenciennes, torchons et dentelles de coton blanc	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
527	Jeannettes, satinés et coutils, lorsqu'ils sont importés par des corsetiers et fabricants de baleines pour servir dans leurs fabriques à la fabrication de corsets et corsages de robes	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
528	Tissus, non élastiques, importés par les fabricants de bretelles exclusivement pour fabrication de ces articles dans leurs manufactures	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
529	Prunelle	En franchise	En franchise	En franchise
530	Etamine, non ouvrée	En franchise	En franchise	En franchise
531	Percaline servant à recouvrir les livres, et importée par les relieurs exclusivement pour la reliure des livres dans leurs ateliers	En franchise	En franchise	En franchise
532	Fibre de noix de coco, naturelle et filée ; coton brut ou laine de coton, non teint ; fil de coton, du numéro quarante et plus fin	En franchise	En franchise	En franchise
533	Chiffons de coton, de laine ou autres tissus, ou de fil, apprêtés ou prêts à être utilisés	7½ p.c.	10 p.c.	12½ p.c.
534	Fil de coton, poli ou glacé, importé par les manufacturiers de lacets de chaussures, exclusivement pour la fabrication de ces articles dans leurs manufactures	En franchise	En franchise	En franchis

Item du tarif.	——	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
535	Fil à coudre en écheveaux, à trois et six brins	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
536	Fil de coton ou lin, n.a.p., pour crochet et tricot	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
537	Articles en coton, chanvre ou lin, ou dont le coton, le chanvre ou le lin est l'élément principal de valeur, n.a.p.	25 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
538	Articles en jute, n.a.p.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
539	Fibre du Mexique, au naturel, fibre de Tampico ou crin végétal, et fibres végétales ; fibrilles, fibre de lin et étoupe de lin ; herbe de Manille, sparte ou espagnole, et autres herbes, et pâte d'herbes, y compris les herbes décoratives, séchées, mais non colorées ou autrement ouvrées ; mousse d'Islande et autres mousses, herbes marines et varechs, crus ou à l'état naturel ou nettoyés seulement, et kelp ou cendre de varech	En franchise	En franchise	En franchise
540	Chanvre, apprêté ou non apprêté	En franchise	En franchise	En franchise
541	Etoupe de jute ou chanvre	En franchise	En franchise	En franchise
542	Fil de jute ou de chanvre, uni, teint ou coloré : toile de jute non pressée ou calandrée	En franchise	En franchise	En franchise
543	Fil de lin, pour fabrication d'essuie-mains et de damas, et importé par les fabricants de ces articles exclusivement pour fabrication dans leurs manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
544	Ficelle d'engerbage et ficelle pour engerbeuses	En franchise	En franchise	En franchise
544a	Articles entrant dans le coût de la fabrication de la ficelle d'engerbage ou ficelle pour engerbeuses, et importés exclusivement par les fabricants de ces articles	En franchise	En franchise	En franchise
545	Jute et jute en tige, et toile de jute, venant du métier, non colorée, rasée, pressée, calandrée, ni finie en aucune façon	En franchise	En franchise	En franchise
546	Toile de jute non colorée, et seulement rasée, blanchie, pressée ou calandrée	7½ p. c.	10 p. c.	10 p. c.
547	Toile et fil à voiles de chanvre ou de lin, lorsqu'ils doivent servir pour les voiles de bateaux et de navires	5 p. c.	5 p. c.	5 p. c.
548	Ficelles et cordages de toute sorte, n.a.p.	20 p. c.	22½ p. c.	25 p. c.
549	Hamacs, filets pour jeu de tennis, puises de sportsmen, et autres articles faits de ficelle, n.a.p	20 p. c.	27½ p. c.	30 p. c.
550	Voiles pour bateaux et navires	15 p. c.	22½ p. c.	25 p. c.
551	Couvertures pour chevaux, taillées ou ouvrées d'autre façon	20 p. c.	27½ p. c.	30 p. c.
552	Poches ou sacs de chanvre, toile ou jute, et sacs de coton sans coutures	15 p. c.	17½ p. c.	20 p. c.
553	Mèches à lampe——	17½ p. c.	22½ p. c.	25 p. c.
554	Laine et poil de chameau, d'alpaca, de chèvre et d'autres animaux similaires, non autrement préparés que lavés, n.a.p. ; peignons ou laine courte qui tombe des cardes dans les fabriques de lainages ; et houpes de laine torse n.a.p.	En franchise	En franchise	En franchise
555	Laine, savoir :—Leicester, Cotswold, Lincolnshire, laine longue de South Down, ou laines connues comme laines lustrées, et autres laines de peigne des mêmes espèces que celles produites au Canada.....la livre	2 centins.	2½ centins.	3 centins.
556	Houppes en laine torse, fabriquées des laines mentionnées à l'item précédent	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
557	Fil de laine torse n.s.a.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
558	Fil de laine composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, coûtant trente centins par livre ou plus, lorsqu'ils sont importés en bobines, fuseaux ou écheveaux	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
559	Laine ou fil de laine peignée, lorsqu'il est tordu, teint ou fini, et importé par des fabricants de millerets ou soutaches, cordonnets, glands et franges, pour servir à la fabrication de ces articles seulement dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
560	Laine filée du poil de l'alpaca et laine mohair	En franchise	En franchise	En franchise
561	Lastings, mohairs ou autres tissus, tissés ou faits en patrons de telle grandeur ou de telle forme, ou taillés de telle manière qu'ils ne soient propres qu'à couvrir des boutons exclusivement, et importés par les manufacturiers de boutons exclusivement pour fabrication dans leurs manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
562	Soies huilées et toiles cirées, et galon ou autres tissus caoutchoutés, ou tontissés ou enduits de caoutchouc, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général
563	Etoffes à robes pour femmes et enfants, doublures d'habits, draps italiens, alpagas, draps d'Orléans, cachemires, serges, étamine à pavillon, drap de religieuse, bengalines, étoffes cordées ou croisées, en bourre de soie ou jacquards de même façon, composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil de chameau, d'alpaca, de chèvre ou d'autres animaux semblables, ne pesant pas plus de six onces par verge carrée, lorsqu'ils sont importés à l'état écru ou non fini, pour être teints ou finis au Canada, en vertu de règlements établis par le ministère des Douanes	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
564	Feutre de toute sorte, pressé, non rempli ni couvert d'aucun tissus	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
565	Couvertures, entièrement en laine	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
566	Flanelles, non de fantaisie ; doublures italiennes en laine ; tissus de Cobourg, tissus lustrés et de mohair, et tissus d'alpaca	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
567	Tissus et confections composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaca, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, n. s. a.; draps, doeskins, casimirs, tweeds; étoffes à habits et à pardessus, et draps feutrés, n. s. a.	30 p.c.	35 p.c.	35 p.c.
568	Chaussettes et bas de toutes sortes, effets tricotés n.s.a., vêtements de dessous tricotés, et bonneterie de toute sorte, n.s.a.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
569	Tissus (*stockinettes*) pour la fabrication de chaussures caoutchoutées, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de chaussures caoutchoutées, pour être employés exclusivement dans leurs fabriques	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
570	Paillassons de portes et de voitures, autres qu'en métal, n.a.p.	25 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
571	Tapis, paillassons et nattes en fibre de coco, de paille, de chanvre ou de jute ; doublures de tapis et coussinets d'escalier	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
572	Tapis ou imitations de tapis, ou autres tapis et descentes de lits et devants de cheminée, et tapis n.a.p.	25 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
573	Prélarts et toiles cirées émaillés pour voitures, parquets, tablettes et tables, nattes ou tapis en liége et linoléum	20 p.c.	27½ p.c,	30 p.c.
573a	Vêtements sacrés de toute sorte	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
574	Chemises de toute espece de tissus, matinées pour dames ou fillettes, et chemises-corsages	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
575	Broderies n.a.p., dentelles n.a.p., soutaches n.a.p., franges n.a.p.; cordons, élastique ronde ou plate, élastique à jarretières, glands et embrasses; mouchoirs de toutes sortes ; collets ou collerettes en dentelle et tous articles semblables ; tulle en dentelle et tulle de coton, de toile, de soie ou d'autres matières, n.a.p.; dessus d'oreillers et rideaux confectionnés, garnis ou non garnis ; corsets de toute sorte ; linge en toile, en soie et en coton, n.a.p.	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c,
576	Soie crue, ou telle que dévidée du cocon, n'étant pas doublée ni torse, ni travaillée en aucune façon ; cocons et bourre de soie	En franchise	En franchise	En franchise
577	Soie en gomme ou filée, importée par les fabricants de tricots de soie ou d'étiquettes tissées, pour être employée à cette fabrication dans leurs propres manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
578	Soie grège ou filée, moulinée seulement, trame et organzine dévidée, non teinte	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c
579	Soie à coudre ou à broder, et soie torse	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
580	Crêpes de deuil	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
581	Velours, velvantine, velours de soie et tous articles en peluche ou en soie	17½ p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
582	Rubans de toutes sortes et de toute espèce de matériaux	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
583	Articles en soie ou dont la soie forme la partie représentant la valeur principale, n.s.a.	30 p.c.	35 p.c.	37½ p.c.
	GROUPE 11.			
	Divers.			
584	Asphalte ou bitume solide ; poix animale, à l'état naturel seulement ; résine en colis de pas moins de cent livres	En franchise	En franchise	En franchise

Item du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
585	Poix de houille et poix résine ; poix blanche ; goudron de houille et de pin, à l'état brut, en colis de pas moins de quinze gallons	En franchise	En franchise	En franchise
586	Houille anthracite ; poussier anthracite ; coke	En franchise	En franchise	En franchise
587	Houille grasse, menue, pouvant passer entre des barres parallèles espacées de trois quarts de pouce, sauf les règlements établis par le ministre des Douanes, par tonne	10 cents.	12 cents.	14 cents.
588	Houille bitumineuse, ronde, et telle que sortant de la mine, et houille, n.a.p., par tonne	25 cents.	45 cents.	53 cents.
589	Navires et autres bâtiments, construits en tout pays étranger, et immatriculés dans la Grande-Bretagne, depuis le 1er septembre 1902, sur demande de permis pour faire le cabotage au Canada, sur la juste valeur marchande de la coque, des gréements, machines et chaudières, meubles et tous apparaux (tel que stipulé dans loi la concernant le cabotage au Canada)	.....	25 p.c.	25 p.c.
590	Navires, dragues, allèges, yachts, bateaux et autres embarcations, construits en tous matériaux en dehors des limites du Canada et destinés au service dans les eaux canadiennes (non compris les navires immatriculés et ayant permis de faire le cabotage, ni ceux en transit entre le Canada et tout port quelconque étranger), n.a.p., sur la juste valeur marchande de la coque, des gréements, machines, chaudières, meubles et tous apparaux, à son arrivée au Canada Sauf les règlements établis par le ministre des Douanes pour exemption d'autres droits après paiement du droit spécifié dans cet article.	15 p.c.	25 p.c.	15 p.c.
591	Fourgons à marchandises, voitures destinées aux travaux des champs, camions et traîneaux	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
592	Boghies, voitures, cabriolets et voitures, n.a.p., y compris automobiles et voitures de toutes sortes à moteurs ; pneus de caoutchouc pour voitures de toute sorte, prêts ou non à servir ; traîneaux d'enfants, et parties ouvrées de tous articles apparaissant dans cet item, n.a.p. Il est stipulé, cependant, que la valeur d'un boghei découvert devra être, au minimum, de quarante dollars, et celle d'un boghei recouvert devra être, au minimum, de cinquante dollars.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
593	Wagons de chemins de fer ou autres wagons, brouettes, voitures à bras, nettoyeuses de routes ou chemins de fer, draysines	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
594	Bicyclettes et tricycles, n.a.p	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
595	Locomotives et wagons à voyageurs, à bagages et à marchandises, étant la propriété de compagnies de chemins de fer des Etats-Unis parcourant toute ligne de chemin de fer qui traverse la frontière, tant que les locomotives et wagons canadiens seront admis en franchise aux Etats-Unis dans les circonstances analogues, en vertu de règlements établis par le ministère des Douanes	.....	En franchise	En franchise
596	Matériaux utilisés au Canada pour la construction de ponts et tunnels traversant la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, quand les mêmes matériaux sont admis en franchise aux Etats-Unis dans les mêmes circonstances sauf les règlements édictées par le ministère des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
597	Pianos, orgues et instruments de musique de toute sorte, n.a.p. ; phonographes, graphophones, gramophones et parties de ces instruments, y compris les mandrins et registres ; et pianos et orgues mécaniques	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
598	Instruments de musique en cuivre, pièces détachées pour pianos et orgues ; et cornemuses	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
599	Peaux crues, soit salées à sec ou saumurées, et peaux vertes.	En franchise	En franchise	En franchise
600	Queues d'animaux à fourrures, non mégissées	En franchise	En franchise	En franchise
601	Peaux d'animaux à fourrures, de toute sorte, non apprêtées d'aucune manière	En franchise	En franchise	En franchise
602	Peaux de lapin d'Astracan ou de Russie, carrés ou tapis de pied de peaux de chèvre et peaux de chèvre de Chine, totalement ou partiellement mégissées, mais non teintes.	En franchise	En franchise	En franchise
603	Peaux à fourrures, mégissées en tout ou en partie, n.a.p.	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
604	Le dongola, le cordouan, le veau, le mouton, l'agneau, le chevreau ou la chèvre, le kangarou, l'alligator, et tout cuir mégissé, ciré, verni ou dont la préparation a dépassé le procédé du tannage, n.s.a., ; le cuir à harnais et les peaux de chamois	12½ p.c,	15 p.c,	17½ p.c.
605	Peaux à maroquin, tannées, mais non autrement ouvrées ; cuir à semelles, tout le côté, cuir à courroies de toutes sortes ; déchets de cuir des tanneurs ; et cuirs et peaux dont la préparation n'a pas dépassé le procédé du tannage, n.s.a	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
606	Cuir à semelles n.a.p	12½ p,c.	15 p,c.	17½ p.c.
607	Cuirs à ganterie, tannés ou mégissés, teints ou au naturel, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de gants pour servir à fabriquer des gants dans leurs propres manufactures	7½ p.c.	10 p.c.	12½ p.c.
608	Cuir verni ou émaillé ; maroquin, et cuir imitation de maroquin	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
609	Courroies en cuir	12½ p.c.	17½ p.c.	30 p.c.
610	Courroies, n.a.p	20 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
611	Bottes, bottines, souliers et pantoufles de tous matériaux, n.s.a	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p,c.
612	Harnais et sellerie, bottes pour les chevaux, comprises	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
613	Ouvrages en peau crue, et tous ouvrages en cuir, n.a.p			
614	Carton-cuir et cuir artificiel, et ouvrages faits de ces cuirs, n.a.p	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
		15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
615	Fouets de toutes sortes, lanières et mèches comprises	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
616	Caoutchouc et gutta-percha, caoutchouc cru ou gomme élastique, non ouvrés ; caoutchouc en poudre et déchets ou rebuts de caoutchouc ou de gutta-percha, caoutchouc dur en feuilles, mais non ouvré davantage, caoutchouc redissous et caoutchouc factice	En franchise	En franchise	En franchise
617	Bottes, bottines et souliers en caoutchouc, n.a.p	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
618	Ciment pour caoutchouc, et articles en caoutchouc et en gutta-percha	15 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
619	Vêtements de caoutchouc et vêtements rendus imperméables à l'aide du caoutchouc, boyaux en caoutchouc ou gutta-percha, et boyaux en coton ou toile doublés de caoutchouc, nattes, paillassons, et garniture de caoutchouc	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
620	Sangle à chaussures, élastique dépassant un pouce et un quart de largeur	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
621	Stores en pièces ou coupés et bordés, ou montés sur rouleaux, n.a.p	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
622	Valises, malles, boîtes à chapeaux, sacs en tapis, sacs pour outils, et paniers de toutes sortes, n.a.p., et leurs parties, n.a.p	20 p,c.	27½ p.c.	30 p.c.
623	Boîtes d'instruments de musique, et coffrets ou boîtes de fantaisie de toutes sortes, serviettes, secrétaires de fantaisie, sacoches, réticules, porte-cartes, bourses, portefeuille, portefeuilles à hameçons et leurs parties, n.a.p.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
624	Ornements en rassades, et ornements d'albâtre, de sparth, d'ambre, de terre cuite ou en composition ; éventails, poupées et jouets de toutes sortes ; statuts et statuettes de tous matériaux	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
625	Bonnets, chapeaux, pèlerines, collets de manteaux, par-dessus, manteaux et autres articles en fourrure, n.a.p.	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
626	Chapeaux d'hommes et de femmes, capuches, n.a.p., et formes de chapeaux d'hommes et de femmes	20 p.c.	30 p.c.	35 p.c.
627	Gants et mitaines de toutes sortes	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
628	Bretelles et parties métalliques de bretelles	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
629	Parapluies, parasols et ombrelles de toutes sortes et de tous matériaux	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
630	Lacets de chaussures et de corsets, de toute matière	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
631	Faux-cols et manchettes, en coton, toile, xylonite, xyolite ou cellulose	25 p.c.	35 p.c.	37½ p.c.
632	Plumes d'oie à écrire, dans leur état naturel et non apprêtées	En franchise	En franchise	En franchise
633	Plumes, dans leur état naturel	10 p.c.	12½ p.c.	15 p.c.
634	Plumes et plumes ouvrées, n.a.p., fruits, graines, feuilles, fleurs et tresses de fantaisie, propres à garnir des chapeaux	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
635	Fanons de baleine non ouvrés	En franchise	En franchise	En franchise

Item du tarif.		Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
636	Tiges de plumes pour corsets, au naturel ou recouvertes, enroulées	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
637	Agrafes de corsets, buscs, bandes et lames d'acier, et baleinier, recouvertes ou non, coupées de longueur, et garnies ou non aux bouts	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
638	Bougran, employé pour la fabrication des chapeaux et des formes de chapeaux	En franchise	En franchise	En franchise
639	Capuches inachevées en paille de "Livourne," "Manille," feuilles de palmier, herbe ou foin, saule ou osier, non blanchies ou pas mises sur la forme	En franchise	En franchise	En franchise
640	Feuilles de palmier non ouvrées	En franchise	En franchise	En franchise
641	Soutaches ou tresses en osier, feuille de palmier, manille, saule, osier, paille d'Italie et herbe ou foin, propres à garnir les chapeaux	En franchise	En franchise	En franchise
642	Poil pour chapeliers, séparé de la peau	En franchise	En franchise	En franchise
643	Crin, nettoyé ou non, mais non frisé, teint ou autrement ouvré ; et crin de cheval non autrement ouvré que nettoyé et lavé ou teint	En franchise	En franchise	En franchise
644	Crin frisé ou teint, n.a.p.	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
645	Tissus de crin de toute espèce	20 p.c,	27½ p.c.	30 p.c.
646	Articles en crin, n.a.p., insignes et ceinturons de toutes sortes, n.a.p.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
647	Bijouterie de tous matériaux pour l'ornement personnel, n.a.p.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
648	Diamants non montés, pierres précieuses à l'état brut ou poli, mais non montées, percées oua utrement ouvrées, et les imitations, n.a.p	5 p.c.	5 p.c.	5 p.c.
649	Boutons de chaussures, n.a.p	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
650	Parties métalliques de bouton, employées dans la fabrication de boutons couverts	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
651	Boutons de toutes sortes, couverts ou non, n.a.p., y compris les boutons de reconnaisance, et boutons de manchettes et faux-cols	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
652	Peignes paur la parure et la toilecte, y compris les peignes de crinière, de toutes sortes	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
653	Brosses de toutes sortes	17½ p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
654	Soies de porc, millet à balai et coussinets pour brosses à cheveux	En franchise	En franchise	En franchise
655	Crayons de mine, plumes, porte-plumes, et règles de toutes sortes	15 p.c.	25 p.c.	27½ p.c.
656	Pipes à fumer de toutes sortes, montures de pipes, porte-cigares et porte-cigarettes, et étuis pour les contenir, nécessaires de fumeurs et leurs étuis, et blagues à tabac.	22½ p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
657	Lanternes magiques et leurs images, instruments de physique, de photographie, de mathématique et d'optique, n.a.p. ; cyclomètres et pédomètres ; et mesure en ruban de toute matière	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
658	Montures de pas plus de dix pouces de largeur, fermoirs et attaches propres à la confection dans les fabriques de bourses et de chatelaine	12½ p.c.	17½ p.c.	20 p.c.
659	Plaques photographiques sèches	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
660	Tordeuses à l'usage domestique et leurs différentes parties.	22½ p.c.	30 p.c.	35 p.c.
661	Enseignes de tous matériaux autre que du papier, avec ou sans cadres ; lettres et chiffres de tous matériaux autre que du papier	20 p.c.	27½ p.c.	30 p.c.
662	Engrais, non fabriqués, y compris le phosphate en pierre, kaïnite ou sel de potasse allemande, et potasse minérale allemande, poussière d'cs, noir animal ou os calcinés et cendre d'os, issues ou déchets de poisson, et autres engrais animaux et végétaux	En franchise	En franchise	En franchise
663	Engrais composé ou fabriqué	5 p.c.	7½ p.c.	10 p.c.
664	Glycérine, lorsqu'elle est importée par des fabricants d'explosifs pour être employée dans leurs fabriques à la fabrication de ces explosifs	En franchise	En franchise	En franchise
665	Torpilles, pétards et pièces d'artifice de toutes sortes	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
666	Nitro-glycérine, poudre à gros grain, nitro et autres matières explosives, n.a.p.....par livre	1¾ cent.	2¼ cents.	2½ cents.
667	Poudre à pétarder et à miner.....par livre	1⅜ cent.	1¾ cent.	2 cents.
668	Poudre à canon, à mousquet, à carabine, à fusil et de chasse.....par livre	2 cents.	2¾ cents.	3 cents.
669	Emeri en vrac, broyé ou moulu	En franchise	En franchise	En franchise

Item du tarif.	———	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne,	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
670	Meules d'émeri, meules de carborundum et articles en émeri ou en carborundum	17½ p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
671	Attaches en métal pour les gants, boutons de chaussures en papier mâché, œillets et agrafes pour chaussures, œillets et agrafes pour corsets, attaches en fil de métal pour lacets de chaussures, et parties accessoires de machines à coudre	En franchise	En franchise	En franchise
672	Baleines, coulants, anneaux, chapeaux, fourchettes, noix et douilles en cuivre, fer ou acier, montures et manches non ouvrés, ou seulement coupés de longueur convenable pour parapluies, ombrelles, parasols ou cannes, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de parapluies, d'ombrelles et de parasols, pour servir dans leurs manufactures à la fabrication de parapluies, ombrelles, parasols et cannes	En franchise	En franchise	En franchise
673	Centres en roseau, carré ou rond, ou en cuir cru, têtes, poignées et mèches en tissu de cuir ou en caoutchouc, et douilles en acier, en fer ou en nickel, pour manches de fouets, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de fouets pour être employés dans la confection de fouets dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
674	Ivoire et ivoire végétal, et ivoire à touches de piano, et placage d'ivoire, non ouvrés	En franchise	En franchise	En franchise
675	Goupilles de touches, ressorts d'étouffoir, ressorts de sautereau, ressorts d'appui, vis régulatrices, cuillères, broche de bride, broche d'étouffoir, broche de contre-arrêt, chevilles de bois, chevilles centrales allemandes, chevilles de cuivre, crochets d'appui, modillons de cuivre, platines, noix de tige d'étouffoir, douilles d'étouffoir et vis, coquille, vis de cuivre, plaque et vis de rebord en cuivre, broche de marteau, feutre de volant, feutre de bout, feutre d'étouffoir, drap d'appui de marteau, feutre de contre-arrêt, feutre de cliquet, feutre mince d'étouffoir, drap serré, drap à coussinet, feutre de marteau, feutre de contre-marteau, cuir de bride, et peau de daim, lorsqu'importés par des fabricants de touches de piano, actions, marteaux, étouffoirs et touches d'orgue, pour être employés exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres fabriques	En franchise	En franchise	En franchise
676	Tubes métalliques, tuyaux de verre, capsules, enveloppes, contenants et tubes capillaires, poires, boîtes et bouchons, de caoutchouc, lorque ces effets sont importés par les fabricants de pointes de vaccine pour servir à la fabrication dans leurs manufactures	En franchise	En franchise	En franchise
677	Augets trieurs (buddies), vans à minerai et tables pour le lavage des schlamms propres à l'exploitation des mines d'or	En franchise	En franchise	En franchise
678	Ecume de mer à l'état naturel	En franchise	En franchise	En franchise
679	Sabots, lames de corne, cornes et bouts de cornes, bruts, non polis ni autrement ouvrés que nettoyés	En franchise	En franchise	En franchise
680	Fossiles, écailles de tortue et coquilles à nacre de perle, et autres coquilles non ouvrées	En franchise	En franchise	En franchise
681	Vieux cordages, chiffons de coton, de jute, de chanvre et de laine, déchet et rognures de papier de toutes sortes n.a.p., excepté les déchets de mineraux ; verre cassé ou rebus de verre	En franchise	En franchise	En franchise
682	Hameçons pour la pêche de grands fonds ou de lacs, n'étant pas de grosseur moindre que le numéro 2·0 : lignes à morue, à saumon, à merlan et maquereau ; ficelle à filets pour le maquereau, le hareng, le saumon, le phoque, le mulet de mer, et ficelle à filets et à lignes traînantes, en écheveaux ou en rouleaux, tannée ou non, de grosseurs et nombre de fils variés, y compris la ficelle à rets à mailler, en pelotons, câbles de tête, câbles de manille pour attacher les trappes pour la pêche aux homards, merlins tannés, et pièces de coton, de chanvre ou de filasse pour rets, et rets et seines de pêchede grands fonds, lorsqu'ils sont rmployés exclusivement aux pêcheries, mais non les hamecons, lignes ou filets servant communément aux amateurs	En franchise	En franchise	En franchise

M. FIELDING.

Item du tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
683	Bandelettes en coton et en caoutchouc n'excédant pas sept pouces de largeur, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de garnitures de machines à carder et pour leur usage	En franchise	En franchise	En franchise
684	Fil de caoutchouc, non couvert	En franchise	En franchise	En franchise
685	Blanchets, cylindres, disques ou matrices pour graver les cylindres de cuivre à imprimer, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de cotonnades, d'indiennes et de papier à tenture, pour être employés dans leurs fabriques seulement	En franchise	En franchise	En franchise
686	Chauderets et baudruches pour batteurs d'or	En franchise	En franchise	En franchise
687	Corde à boyau ou corde à boyau tortillée, ou naturel, pour la fabrication de cordes de fouets et autres, et de ligatures	En franchise	En franchise	En franchise
688	Membres artificiels, et parties de membres artificiels ; dents artificielles, non montées	En franchise	En franchise	En franchise
689	Bateaux et appareils de sauvetage importés spécialement par des sociétés établies pour encourager les sauvetages	En franchise	En franchise	En franchise
690	Vêtements et livres donnés pour des fins de charité, et photographies, n'excédant pas le nombre de trois, envoyées par des amis et non pour être vendues	En franchise	En franchise	En franchise
691	Service de communion en métal, verre ou bois	En franchise	En franchise	En franchise
692	Collections de monnaies, de médailles et collections de timbres-poste ; médailles d'or, d'argent ou de cuivre, et autres articles en métal donnés en trophées ou prix et reçus et acceptés à titre de distinction honorifique, et coupes ou autres prix gagnés dans des concours de bonne foi (ordinairement pas convenable au marché)	En franchise	En franchise	En franchise
693	Collections d'antiquités, lorsqu'elles sont importées par ou pour un musée public, une bibliothèque publique, des universités, des collèges ou des écoles et lesquelles doivent être placées dans ces institutions	En franchise	En franchise	En franchise
694	Modèles d'inventions et autres perfectionnements dans les arts ; mais ne seront pas considérés comme modèles les articles qui peuvent être montés pour être utilisés	En franchise	En franchise	En franchise
695	Tableaux à l'huile ou aquarelles et pastels Pourvu que le droit de douane de chacun de ses tableaux ou pastels ne dépasse pas cinquante piastres.	15 p.c.	22½ p.c.	25 p.c.
696	Instruments, ustensiles, préparation et appareils de physique, y compris les boîtes et les bouteilles les contenant ; cartes, photographies, réproductions, plâtres et moulages, gravure à l'eau forte, cartes et gravures lithographiées lorsqu'elles sont importées de bonne foi pour l'usage ou par ordre d'aucun société ou institution constituée en corporation ou établie seulement pour des motifs religieux, philosophiques, instructifs, scientifiques ou littéraires ou pour l'encouragement des beaux arts, ou pour l'usage ou par ordre d'aucun collège, académie, école ou séminaire en Canada, et non pour être vendus, le tout sujet aux règlements prescrits par le ministre des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
697	Globes géographiques, topographiques et astronomiques	En franchise	En franchise	En franchise
698	Clavigraphes, tablettes avec garnitures mobiles, et instruments de musique importés par et pour les écoles d'aveugles, étant et restant la propriété exclusive de l'administration des dites écoles, et non de particuliers	En franchise	En franchise	En franchise
699	Spécimens de botanique, d'entomologie et de minéralogie ; dépouilles d'oiseaux et d'animaux étrangers au Canada, pour des fins de taxidermie, non autrement ouvrées que préparées pour les conserver : dépouilles de poissons ; préparations anatomiques, squelettes ou parties de squelettes ; spécimens, modèles et cartes murales représentant des sujets d'histoire naturelle pour les universités, écoles et les musées publics	En franchise	En franchise	En franchise
700	Animaux et articles importés au Canada temporairement et pour une période de pas plus de trois mois, pour les expositions ou les concours en vue d'obtenir des prix offerts par quelque association agricole ou autre	En franchise	En franchise	En franchise
701	Toutefois une obligation sera préalablement signée, conformément aux règlements prescrits par le ministre des Douanes, portant pour condition que le droit plein et			

Item du tarif.	——	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
	entier auquel ces animaux ou articles seraient autrement soumis, sera payé dans le cas de leur vente en Canada, ou s'ils ne sont pas réexportés dans le délai spécifié dans l'obligation.			
701	Chevaux, bestiaux, voitures et harnais de ménagerie, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des douanes	En franchise	En franchise	En franchise
702	De voyageurs et voitures chargées de marchandises, les colporteurs et les troupes de cirque exceptés, suivant les règlements prescrits par le ministre des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
703	Bagage des voyageurs, suivant les règlements prescrits par le ministre des Douanes	En franchise	En franchise	En franchise
704	Vêtements et autres effets ou meubles de ménage, n'étant pas des marchandises appartenant à des sujets britanniques décédant à l'étranger, mais domiciliés en Canada; livres, imagerie (*pictures*), argenterie ou meubles de ménages, effets personnels et articles provenant de legs.	En franchise	En franchise	En franchise
705	Effets appartenant aux colons, savoir : vêtements, livres, et ménage ordinaire et convenable ; outils et instruments servant pour un métier ou pour quelque occupation ou emploi, fusils, instruments de musique, machines à coudre pour usage domestique, clavigraphes, bicycles, charrettes, wagons et autres véhicules et instruments aratoires et bétail vivant pour la ferme ne comprenant pas des bestiaux vivants ou les effets pour être vendus, ou pour servir à l'outillage d'entrepreneur, ni des véhicules ou des instruments aratoires actionnés par un procédé mécanique, ni les machines pour des fins de manufactures ; pourvu que tout ce qui précède ait été réellement possédé à l'étranger par le colon pendant au moins six mois avant son arrivée au Canada, et le tout conformément aux règlements prescrits par le ministre des Douanes ; pourvu qu'aucun article sujet à l'imposition d'un droit et déclaré comme appartenant à un colon ne puisse être ainsi déclaré, à moins qu'il n'ait été apporté par le colon lors de sa première arrivée, et qu'il ne soit pas vendu, ou qu'il n'en soit pas autrement disposé, sans payer le droit, avant qu'il n'ait été à l'usage du colon pendant douze mois en Canada	En franchise	En franchise	En franchise
706	Articles pour l'usage personnel des consuls généraux qui sont nés dans le pays qu'ils représentent ou qui en sont citoyens, et qui n'exercent aucune autre industrie ou profession	En franchise	En franchise	En franchise
707	Articles pour l'usage du Gouverneur général	En franchise	En franchise	En franchise
708	Armes, effets militaires, munitions de guerre et autres articles appartenant au gouvernement impérial et devant rester la propriété de ce gouvernement ; articles consignés directemeut à des officiers et marins de la marine impériale de Sa Majesté, pour leur propre usage et consommation à bord de leurs propres navires	En franchise	En franchise	En franchise
709	Articles et autres marchandises cultivés, produits ou manufacturés en Canada, qui sont retournés à celui qui en a fait l'expérience après avoir été exportés sans avoir été augmentés en valeur ou améliorés en qualité par quelque procédé de fabrication ou autres moyens ; aussi, flacons pour mercure, et autres récipients en métal pour contenir des liquides, et seaux à huîtres, après qu'ils ont été exportés une fois du Canada	En franchise	En franchise	En franchise
	Pourvu que les dits articles et marchandises soient retournés dans les cinq ans qui suivent l'exportation, sous réserve des règlements prescrits par le ministre des Douanes ;			
	Pourvu aussi que tout article ou marchandise spécifié dans ce paragraphe, sur lequel il aura été accordé un drawback, ne soit admis à l'entrée qu'en payant des droits équivalant au drawback accordé ;			
	Pourvu, de plus, qu'aucun de ces articles ou marchandises manufacturés en entrepôt ou en vertu de règlements d'accise au Canada ne soient admis à l'entrée que sur paiement des droits de douane ou d'accise auxquels ils auraient été assujétis s'ils n'avaient pas été exportés du Canada.			

Item du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif Intermédiaire.	Tarif général.
710	Les emballages, intérieurs et extérieurs, servant à couvrir ou contenir des marchandises importées dans ces emballages, seront soumis aux dispositions suivantes, savoir:			
	(*a*) Emballages ordinaires, contenant des articles non imposables seulement; emballages ordinaires, sauf les récipients pouvant renfermer des liquides, contenant des marchandises soumises à un droit spécifique seulement, n.a.p.	En franchise	En franchise	En franchise
	(*b*) Emballage ordinaire contenant des marchandises soumises à un droit *ad valorem*, s'ils ne sont pas inclus dans la facture des marchandises qu'ils contiennent..	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
	(*c*) Pourvu que les emballages ordinaires contenant des marchandises frappées d'un droit *ad valorem*, s'ils sont inclus dans la facture des marchandises qu'ils contiennent, et s'ils ne sont pas comptés séparément dans la facture, soient soumis au même taux de droit *ad valorem* que des marchandises qu'ils contiennent, et puissent être computés avec les marchandises pour évaluation et imposition des droits lors de leur déclaration en douane..			
	(*d*) Pourvu, de plus, que les récipients pouvant contenir des liquides, lorsqu'ils contiennent des marchandises frappées d'un droit spécifique, soient frappés du taux de droit auquel ils seraient assujétis s'ils étaient importés séparément, sauf lorsque les emballages et les marchandises y contenues sont comptés ensemble dans l'item du tarif;			
	(*e*) Pourvu, de plus, que les emballages ordinaires devant servir à un usage autre que pour le transport *bona fide* des marchandises qu'ils contiennent, soient frappés du taux de droit auquel ils seraient assujétis s'ils étaient importés séparément.			
	(*f*) Pourvu, de plus, que l'expression emballage dans ce paragraphe, comprenne les caisses d'emballage, boîtes, caisses à claire-voie, fûts, étuis, cartons, toiles d'emballage, sacs, corde, ficelle, paille ou autres articles employés pour recouvrir ou soutenir des marchandises importées dans ces récipients et la main-d'œuvre et les frais d'empaquetages de ces marchandises, sous réserve des règlements prescrits par le ministre des Douanes.			
711	Toutes les marchandises non énumérés dans le présent acte étant soumises à quelque autre taux de droit, ni déclarées non imposables par le présent acte, et qui ne sont pas des marchandises dont l'importation est prohibée par le présent acte ou par tout autre acte.....	15 p.c.	17½ p.c.	20 p.c.

ANNEXE "B."

ARTICLES SUJETS A UN DRAWBACK POUR CONSOMMATION LOCALE.

Item No.	Articles.	Sujets à drawback.	Partie du droit payable comme drawback.
1001.	Huile, combustible, et articles autres que des machines	Lorsqu'ils font partie du coût de la ficelle à lier fabriquée en Canada	95 pour cent.
1002.	Fer laminé, acier laminé, et fer en gueuse	Lorsqu'ils servent à la fabrication de faucheuses, moissonneuses simples, moissonneuses-lieuses et appareils à lier	95 pour cent.
1003.	Composé pour blanchir le chanvre	Lorsqu'il est employé pour la fabrication des cordages	95 pour cent.
1004.	Huile de graine de coton	Lorsqu'elle est employée pour la fabrication du rocou liquide	95 pour cent.
1005.	Acier de moins d'un demi-pouce de diamètre ou de moins d'un demi-pouce carré	Lorsqu'il est employé pour la fabrication des serrures ou des poignées	95 pour cent.
1006.	Acier coupé en formes	Lorsqu'il est employé pour la fabrication des cuillers	95 pour cent.
1007.	Acier plat pour ressorts, billes en acier et barres en acier pour essieux	Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication de ressorts et d'essieux pour véhicules autres que pour chemins de fer et tramways	95 pour cent.
1008.	Acier pour ressorts à spirales	Lorsqu'il est employé pour la fabrication de ressorts à spirales pour chemins de fer	95 pour cent.
1009.	Acier	Lorsqu'il est employé pour la fabrication de la coutellerie, limes, tarières, mèches, marteaux, haches, hachettes, faux, faucilles, houes, hache-foin ou hache-paille, fourches pour l'agriculture, râteaux à main, patins, garnitures de poêle, chaînes de bicyclette, et moulins à vent	95 pour cent.
1010.	Tissus de laine, coton, soie, ramie ou *unions*, ayant cinquante pouces ou plus de largeur et ne pesant de pas plus de sept onces par verge carrée, non enduits de caoutchouc ni rendus imperméables	Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication des vêtements Mackintosh	50 pour cent.
1011.	Laine filée dite de Botany, simple, en numéro 30 et plus fin, sur espolin, filée sèche d'après ce qui est appelé système français ou belge, non doublée ou tordue, en blanc seulement	Lorsqu'elle est employée pour la fabrication des chaussettes et bas	95 pour cent.

Item No.	Articles.	Sujets à drawback.	Partie du droit payable comme drawback.
1012.	Peluche pour chapeliers en soie ou en coton, bandes (à l'exception des cordons), bordures, fonds et côtés, cuirs et doublures pour chapeaux	Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication des chapeaux et casquettes	95 pour cent.
1013.	Tissus de soie et de satin, brodés ou chiffon gaufré, guipures et franges pour cercueils	Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication des cercueils et pour toilettes de défunts	65 pour cent.

ANNEXE "C."

EFFETS PROHIBÉS.

1201 Livres, imprimés, dessins, peintures, gravures, photographies ou représentations de tout genre, de nature à fomenter la trahison ou la sédition, ou d'un caractère immoral ou indécent.
1202 Réimpressions d'ouvrages canadiens enregistrés, et réimpressions d'ouvrages anglais enregistrés, qui ont aussi été enregistrés au Canada.
1203 Monnaie affaiblie ou contrefaite.
1204 Oléomargarine, *butterine*, ou autres succédanés similaires du beurre, et beurre remanié ou rafraîchi.
1205 Thé falsifié avec des feuilles étrangères ou ayant déjà servi, ou qui contient une forte admixtion de substances chimiques ou autres matières délétères pour le rendre impropre à la consommation.
1206 Articles fabriqués ou produits, en tout ou en partie, par des détenus, ou qui ont été faits dans ou en rapport avec quelque prison, maison de détention ou pénitencier ; aussi, articles similaires à ceux qui sont produits dans ces institutions, vendus ou offerts en vente par quelque personne, maison ou corporation ayant entrepris de manufacturer ces articles dans ces institutions, ou par quelque agent de cette personne, maison ou corporation, ou lorsque ces articles ont été primitivement achetés de cet entrepreneur ou transférés par lui.
1207 Animaux affectés de quelque maladie contagieuse.
1208 Etiquettes de commerce en métal.
1209 Tous articles (*a*) qui, s'ils étaient vendus, seraient confisqués en vertu des dispositions de la ..... partie du Code criminel ; ou

(*b*) manufacturés dans un état ou pays étranger qui portent un nom ou une marque de commerce qui est, ou qui est censé être le nom ou la marque de commerce de quelque fabricant, vendeur ou traficant dans le Royaume-Uni ou en Canada, à moins que ce nom ou cette marque de commerce ne soit accompagnée d'une indication précice de l'état ou pays étranger dans lequel les articles ont été faits ou produits.

Pourvu que, pour les fins de cet item, si des articles portent un nom qui est identique au nom d'une localité dans le Royaume-Uni ou en Canada, ou qui est une imitation spécieuse du dit nom, ce nom, de l'état ou du pays dans lequel il est situé, sera considéré comme s'il était le nom d'une localité dans le Royaume-Uni ou en Canada, à moins que le ministre décide que l'apposition d'un tel nom n'est pas faite dans le but de tromper (ce dont le ministre sera le seul juge).

La séance suspendue à six heures est reprise à huit heures.

Reprise de la Séance.

L'honorable M. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Monsieur l'Orateur, le Gouvernement compte aujourd'hui dix années d'existence révolues, et durant cette période de temps il a appliqué son système et géré les affaires publiques avec toute la puissance que peut naturellement prêter une forte majorité. Il sera peut-être intéressant, à la fin de cette période, de présenter quelques observations au sujet de sa gestion financière, puisqu'il s'agit réellement d'étudier, ce soir, la situation financière ; il sera instructif, dis-je, d'examiner ensemble un instant, l'attitude qu'il a adoptée, avant de saisir les rênes du pouvoir, à la veille d'aborder la période des responsabilités, puis de jeter un coup d'œil sur ses opinions, ses propres convictions, les promesses faites au peuple, bref, le programme dont il s'est servi pour monter au pouvoir. Il sera instructif, ensuite, de nous poser la question : où allons-nous de ce train ? Combien de temps encore même un pays comme le Canada peut-il marcher à pareille allure ? et que nous réserve l'avenir s'il n'apparaît enfin quelques signes d'amendement chez le Gouvernement ou quelques faibles lueurs, au moins, présageant une plus grande économie et une sage prudence.

Quelle a été l'attitude de ces messieurs, à la veille d'aborder la période des responsabilités en matière de taxes ? Tout le monde le sait, et poser la question c'est la résoudre. Tous, à partir de leur chef, le premier ministre actuel (sir Wilfrid Laurier), jusqu'au plus humble des partisans qui contribuèrent à l'avènement du parti au pouvoir,

tous s'accordaient à dire que le chiffre des taxes douanières avait été relevé d'une façon anormale, qu'il fallait absolument l'abaisser et qu'à leur avénement au pouvoir ils se feraient un devoir et un plaisir d'opérer cette réforme.

Sur la question des impôts, comment nos adversaires ont-ils mis en pratique les principes qu'ils professaient dans l'opposition, et comment ont-ils tenu les promesses qu'ils faisaient avant d'être appelés à la direction des affaires du pays ? Je crois que notre population ne manquerait pas d'être étonnée si la véritable situation, sous ce rapport, pouvait lui être mise sous les yeux avec impartialité et débarrassée des commentaires des journaux qui, consciemment ou inconsciemment, la dénature. Voyons ce qui en est. De 1892 à 1896—cinq années—à quel chiffre se sont élevés les impôts prélevés sur le pays par le gouvernement conservateur que nos adversaires s'étaient donnés pour mission de chasser du pouvoir pour plusieurs raisons, mais plus spécialement pour soulager le peuple du fardeau des impôts ? Durant ces cinq années, le Gouvernement a prélevé sur le peuple $138,106,054, soit une moyenne de $27,710,412 par année.

Les libéraux furent mis à la tête des affaires pour réduire les impôts et dans les cinq années qui suivraient, de 1897 à 1901, ils ont prélevé $170,168,924, soit une moyenne de $34,033,785 par année. Non satisfaits de cette réduction, ils se remirent à l'œuvre et pendant les cinq années suivantes, de 1902 à 1906, l'abaissement des impôts à consisté à prélever $260,160,877, au lieu de $170,000,000, soit une moyenne de $52,080,438 par année. Il suffit de comparer les doctrines, les principes, les promesses des libéraux pendant les dix-huit ans qu'ils ont combattu dans l'opposition, avec ce résultat de leurs dix années de pouvoir, pour que tous commentaires soient superflus.

Dans la période de 1897 à 1901, les libéraux ont prélevé, chaque année, $6,323,373 de plus que les conservateurs, de 1892 à 1896. Dans la période de 1902 à 1906, ils ont prélevés tous les ans $24,370,026 de plus que durant la période 1892-1896 et $18,046,653 de plus que pendant la période 1897-1901. C'est ainsi qu'ils sont parvenus à battre leur propre record, et qu'ils ont continué à réduire les impôts en prélevant plusieurs millions de plus chaque année.

En 1896, la moyenne de l'impôt était de $5.43 par tête d'habitant. En 1906 cette moyenne atteint $10 par tête. L'autre jour, l'honorable ministre des Finances, ou peut-être l'honorable premier ministre lui-même, nous a dit ce que la dette publique représentait par tête d'habitant, mais il s'est bien gardé de faire le même calcul au sujet des dépenses et des impôts, car le résultat aurait été loin d'être aussi favorable. Voilà ce que j'avais à dire sur cette question des impôts.

M. FOSTER.

Voyons maintenant quelles étaient les doctrines et quels ont été les actes du parti libéral au sujet des dépenses, durant ces deux mêmes périodes, car ce sujet, plus que tout autre avait le don d'exalter leur éloquence. L'honorable ministre des Finances dans la Nouvelle-Ecosse, l'honorable premier ministre un peu partout, l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), dans la province d'Ontario, depuis Sarnia jusqu'aux confins de la province de Québec, ont fait retentir les échos de leurs véhémentes protestations contre les gaspillages du gouvernement conservateur. En arrivant au pouvoir, ils avaient tous pris l'engagement solennel de diminuer les dépenses du pays, et voici de quelle manière ils ont tenu cette promesse :

De 1892 à 1896, les dépenses totales du gouvernement conservateur ont été de $210,708,889. De 1902 à 1906, la dernière période quinquennale, le gouvernement actuel, pour tenir sa promesse de réduire les dépenses des conservateurs, a dépensé $360,054,196, et les dépenses de l'année, qui étaient de $42,000,000 en 1892, ont atteint $83,000,000 en 1896. Ici encore nous avons un exemple de l'étrange manière du Gouvernement de tenir sa promesse de réduire les dépenses des conservateurs en dépensant durant les cinq dernières années de son administration, deux fois plus que ses prédécesseurs pendant leurs cinq dernières années de pouvoir. La moyenne annuelle des dépenses qui était de $42,000,000 sous les conservateurs, a atteint $72,000,000, durant les cinq dernières années du régime actuel.

Les dépenses, *per capita*, n'accusent non plus aucune diminution. En 1896, elles étaient de $8.14 et elles sont de $14, en 1906. Ici encore nous observons la sagesse—j'allais dire du serpent—du ministre des Finances qui prend bien soin de borner ses comparaisons *per capita* à l'augmentation de la dette publique.

Sur la question des dépenses imputables sur le capital, nos adversaires ont un argument, ou plutôt un prétexte, et l'honorable premier ministre ne se fait pas faute de s'en servir. Il est vrai, disent-ils, que nous avons dépensé de l'argent, mais nous l'avons employé à de grandes entreprises d'utilité publique ; vous nous reprochez souvent de n'avoir rien fait avec cet argent, mais voyez tout ce que nous avons accompli—et le premier ministre cite une longue liste de travaux exécutés par le Gouvernement.

Voyons un peu ce qui en est. Si l'on prend les grandes entreprises de rapport du pays—en y ajoutant les augmentations aux dettes des provinces qui, à leur manière, je suppose, aident aux gouvernements provinciaux dans leur œuvre de développement—on arrive à l'intéressante comparaison suivante : pendant les dix-huit années de 1878 à 1896, les conservateurs ont dépensé $50,000,000 pour le Pacifique-Canadien, et les

libéraux, pendant dix ans de 1896 à 1906, $65,000. Pour les canaux, les conservateurs ont dépensé $30,000,000 et le gouvernement libéral, $24,000,000. Les augmentations provenant des dettes provinciales, représentent $10,300,000 sous le régime conservateur et $267,026 sous le régime libéral. Le gouvernement conservateur a dépensé $20,500,000 pour l'Intercolonial, et le gouvernement libéral, $25,500,000. Pour le Transcontinental, les conservateurs n'ont rien dépensé et les libéraux, $2,600,000. Pour les territoires du Nord-Ouest, les conservateurs ont dépensé $875,000, et les libéraux $20,000.

Toutes ces dépenses, naturellement, sont imputables sur le capital et le tout peut se résumer ainsi : les conservateurs, pendant leur passage aux affaires, à même les impôts prélevés et les emprunts contractés ont appliqué $111,675,000 sur ce qu'on pourrait appeler les grandes entreprises de rapport de l'Etat et en allocations aux provinces, tandis que les libéraux, depuis leur arrivée au pouvoir, n'ont consacré que $52,452,026, aux mêmes fins.

On voit donc que le gouvernement libéral-conservateur pendant tout le cours de son administration a prélevé sur le peuple une somme de $597,000,000 et a consacré $111,675,000 aux grandes entreprises publiques, soit environ 19 pour 100 du tout.

Croirait-on, monsieur l'Orateur, que les libéraux, pendant un règne de dix ans, ont trouvé le moyen de dépenser $498,000,000, contre les conservateurs $597,000,000 en dihuit ans, et que durant ces dix années, ils n'ont appliqué que $52,000,000 aux grandes entreprises de rapport que j'ai mentionnées.

Il me semble que ces chiffres font bonne justice de cette prétention de nos adversaires qui avouent avoir fait des dépenses considérables, mais qui se vantent d'avoir appliqué l'argent à de grands travaux d'utilité publique. Voilà le bilan de leur administration et c'est par ce bilan qu'ils doivent être jugés.

L'honorable ministre des Finances s'attribue un grand mérite de n'avoir pas considérablement augmenté la dette publique. Je considère qu'il aurait plus de titres à notre reconnaissance si, après ses dix années d'administration il était en mesure de déclarer qu'il a un peu plus augmenté la dette et a moins prélevé d'impôts sur la population.

Voyons ce qui en est. L'honorable premier ministre m'a reproché d'avoir eu de pénibles discussions avec mon sous-ministre des Finances par suite des embarras que j'éprouvais à équilibrer le budget des dépenses et celui des revenus ; en d'autres termes, il me reproche de n'avoir pas chaque année accumulé des excédents de recettes. Il y a un autre côté à cette question, et je ne veux pas qu'on l'oublie. De 1890 à 1895, le gouvernement libéral-conservateur a augmenté la dette du pays de $15,544,000. Il avait deux alternatives ; il aurait pu élever les impôts et prélever cet argent sur le peuple, sans augmenter la dette ; il pouvait aussi contracter des emprunts et soulager d'autant la bourse des contribuables. C'est ce dernier moyen qu'il a adopté. Nous avons ajouté $15,544,000 à la dette, et nous avons renoncé en partie aux excédents, mais nous nous sommes attaqués à la racine même de la question, et par le seul abaissement des droits sur le sucre, pendant cette période, nous avons laissé $19,800,000 dans la poche des contribuables.

Laquelle des deux politiques est la plus avantageuse pour le pays? Laquelle se recommande davantage aux gens sensés ? Vaut-il mieux, dans un temps de crise, remettre $20,000,000 d'impôts, même en augmentant la dette de $15,000,000, ou est-il préférable de continuer à prélever ces $20,000,000 sur les contribuables, pour pouvoir répondre à ses adversaires que la dette publique n'a pas été augmentée?

Quel a été le résultat de l'opération? Le service de l'intérêt sur un emprunt de $15,500,000 est de $500,000 par année. Nous avons opéré un dégrèvement de $20,000,000, et l'emprunt que nous avons dû contracter à la suite de ce dégrèvement n'a coûté qu'une somme insignifiante au pays. Une bagatelle suffirait au service des intérêts et l'abaissement des impôts a laissé des sommes considérables dans les poches des contribuables, dans les affaires, dans les industries du pays.

En dix ans—les chiffres sont tellement énormes, qu'on a peine à s'en faire une idée—le gouvernement actuel est parvenu à prélever $430,000,000 d'impôts sur les contribuables du Canada. Cela lui a permis, jusqu'à un certain point, de ne pas augmenter la dette publique. Mais d'où vient cette somme de $430,000,000 ? Elle sort de la poche des contribuables. Si elle avait été laissée au peuple, c'est autant de capitaux qui seraient restés dans les industries du pays. Celui qui entreprendrait de faire venir $500,000,000 dans le Canada, serait désigné comme un bienfaiteur public. Si le gouvernement, dans dix ans, prélève $430,000,000 d'impôts, s'est autant de capitaux qu'il enlève aux industries et au développement de nos ressources. C'est pour cette raison que les économistes nous disent qu'un gouvernement ne doit pas accumuler d'excédents ; qu'il ne faut prélever que les impôts strictement nécessaires à l'administration de la chose publique, qui doit être gérée aussi économiquement que possible. Si cette somme, ou la moitié, ou le quart de cette somme de $430,000,000 n'est pas prélevée sous somme d'impôts, par l'entremise des banques, elle passe dans les industries, elle pénètre chez les cultivateurs et concourt à la prospérité générale.

Je maintiens donc que dans un pays jeune comme le nôtre, qui a un si grand besoin de capitaux pour l'exploitation de ses richesses naturelles, ce n'est pas un procédé économique sain de prélever des impôts sans discernement, pour le seul plaisir de pouvoir se vanter de ne pas avoir aug-

menté la dette. Il serait plus avantageux d'ajouter $100,000,000 à la dette et de prélever les sommes nécessaires au service des intérêts à 3 ou 3½ pour 100, et de laisser l'excédent en circulation dans le pays. Cette abondance de capitaux donnerait une forte impulsion aux industries et contribuerait à la prospérité générale. Tout impôt non nécessaire est un drainage qui épuise d'autant les forces vives de la nation et si on n'y supplée par d'autres moyens, il en résulte l'appauvrissement.

Chaque fois que l'honorable ministre des Finances prononce son discours sur le budget, l'annonce de son excédent lui procure un agréable quart d'heure. Il l'aime, cet excédent. Il atteint actuellement soixante-dix-sept millions ; il augmente tous les ans, et le ministre nous demande de l'admirer. Toute la députation ministérielle applaudit et regarde l'excédent avec extase, tout en regrettant de n'y pouvoir toucher.

C'est une doctrine nouvelle que prêche les libéraux. Dans leur jeune âge on leur avait enseigné une doctrine différente, et pendant les longues années qu'ils ont passé dans l'opposition ils proclamaient sur un ton plus ou moins emphatique qu'un gouvernement ne doit pas avoir d'excédents. Aujourd'hui, l'existence de cet excédent est leur principal titre de gloire ; ils se pâment d'aise, à l'idée qu'il grandit sans cesse et prend des proportions majestueuses.

Je ne permettrai pas à l'honorable ministre des Finances de nous vanter ses excédents, sans dire un mot de ce qu'a accompli le gouvernement libéral-conservateur. Il avait aussi des excédents, mais ils étaient modérés. Quand ils atteignaient deux millions, on considérait que la limite était à peu près atteinte ; si, pour une raison quelconque, ils dépassaient quatre millions, le Gouvernement avait soin, par des dégrèvements ou autrement, de les empêcher de devenir anormaux.

Rien n'est plus facile que d'accumuler un excédent de recettes. Le ministre des Finances et ses collègues peuvent facilement grossir encore l'excédent actuel, s'ils le désirent. La seule opération nécessaire, c'est d'augmenter les impôts—plus le Gouvernement prélèvera de millions sur les contribuables, plus l'excédent des recettes sera considérable.

L'honorable ministre des Finances se condamne lui-même quand il se glorifie de ses excédents. Du moment que le Gouvernement prélèvera $52,000,000 par année sur le peuple, ou lieu des $27,700,000 que prélevaient les conservateurs, pendant la dernière année de leur administration, il est bien facile d'accumuler des excédents. Mais cela est-il d'une saine économie ? Ce résultat est-il de nature à satisfaire le ministre des Finances et le Gouvernement ?

Il est bon de surveiller les finances du pays de manière à éviter les déficits, pour conserver notre crédit, mais il est peu sage et il est dangéreux pour un gouvernement ou un parti de chercher à accumuler un fort excédent tous les ans, car cela constitue un drainage injustifiable des capitaux en circulation dans le pays ; c'est aussi une invitation au gaspillage, à laquelle la plupart des gouvernements sont incapables de résister, et à laquelle le gouvernement actuel n'a certainement pas résisté.

On ne semble pas vouloir diminuer les dépenses et il ressort des prévisions budgétaires que j'ai entre les mains que le Gouvernement est bien décidé à continuer dans cette voie.

Il y a quelques années, l'honorable ministre des Finances, parlant du Transcontinental, disait que la première année, on aurait très peu de dépenses à faire ; que la deuxième année il faudrait environ $10,000 000, et ensuite douze à treize millions par année. Que voit-on, cependant, dans les prévisions qui viennent de nous être soumises ? On voit, aux pages 38, 39 et 40, pour les neuf mois du présent exercice, une dépense de $12,000,000 pour le Transcontinental, et pour l'exercice suivant, une demande de crédit de $28,360,000. Dans ces deux seuls item il y a une dépense de $36,360,000, imputable sur le capital. Mais ce n'est pas tout. Au chapitre des chemins de fer et des canaux, les dépenses imputables sur le capital pendant ces vingt et un mois, d'après les prévisions budgétaires, s'élèveront à $47,000,000, et cela, pour le budget principal seulement. Il y a autre chose encore. Le budget principal ne couvre qu'une période de neuf mois, finissant le 31 mars 1907, et il s'élève à la somme de $72,-605,864. Pour l'exercice 1907-1908, le budget principal, seul, annonce une dépense de $105,689,519, sans compter une somme de $9,300,000 affectée au rachat d'obligations, ce qui nous donne, en chiffres ronds, un budget de $115,000,000 pour l'exercice 1907-1908, et nous aurons certainement des budgets supplémentaires.

La différence totale du dernier exercice a été de $83,000,000, et celle de l'exercice 1907-1908 sera de $115,000,000, dont $105,000,000 seront affectés aux dépenses autres que le rachat de la dette. Si à cela nous ajoutons les deux budgets supplémentaires, nous pouvons dire sans crainte que les dépenses passeront de $83,000,000 à $115,000,000 et même $120,000,000.

Nous arrêterons-nous jamais dans cette voie ? Je ne puis m'empêcher de croire que les contribuables sentiront un frisson dans le dos en apprenant qu'en onze années les dépenses publiques fédérales ont passé de $42,000,000 à $120,000,000. Et pendant que nous sommes engagés dans cette voie, nous n'apercevons ni au firmament ni à l'horizon, le moindre signe qui indique qu'on mettra un frein à cette course effrénée. On ne paraît pas s'inquiéter le moins du monde de prendre les précautions que conseillerait la prudence la plus élémentaire en prévision de l'avenir.

M. FOSTER.

Dans un récent discours prononcé à Montréal, l'honorable ministre des Finances a semblé ridiculiser l'idée qu'un homme doive s'inquiéter des petits détails. Nous sommes, disait-il, un gouvernement de grandes dépenses. Or, l'opposition sur ces bancs n'a que l'embarras du choix. Nous pouvons critiquer les grandes dépenses, comme je viens de le faire, ou nous pouvons blâmer une foule de petites dépenses inutiles et malhonnêtes.

Mon honorable ami ne doit pas oublier ce qu'il disait dans son exposé budgétaire de 1905, lorsqu'il déclarait qu'un seul dollar employé mal à propos ou dans un but illégitime mérite un blâme sévère. C'est bien mon opinion, et c'est sans doute aussi celle de l'honorable ministre des Finances qui a pris la peine de nous le dire. Alors pourquoi, dans ce discours de Montréal, reprochait-il à l'opposition de s'arrêter à des minuties ? Je n'ignore pas que l'essence même d'une saine comptabilité est de surveiller les menues dépenses, avec plus de soin même que les grandes. Si nous avons de bonnes raisons de critiquer les grandes dépenses du Gouvernement, nous en avons d'également bonnes pour blâmer les plus petites.

Supposons, par exemple, que je dise un mot des dépenses faites dans le Yukon. Nous n'entendons plus parler de cette partie du pays aussi souvent qu'autrefois. Je me rappelle le temps où sir Richard Cartwright déclarait dans cette Chambre que bien que le Yukon nous eût occasionné de fortes dépenses, il n'y avait qu'à jeter un coup d'œil sur les trésors qui jaillissaient de son sol pour constater que ces dépenses étaient largement compensées et au delà. Malheureusement, sir Richard Cartwright n'est plus ici, et ses amis ne se montrent guère enthousiastes des choses du Yukon.

L'administration de ce pays nous offre un exemple frappant de mauvaise direction financière. A la clôture de l'exercice 1905, le Gouvernement avait dépensé dans le Yukon $13,053,598, et on avait retiré en tout $11,571,243, laissant un déficit de $2,388,355. Ce dernier est maintenant de $3,054,231, puisque l'exercice 1906 s'est soldé par une différence de $665,876. Les dépenses totales du Yukon, cette année, ont été de $1,416,028, et les revenus se sont élevés à $750,152. La population actuelle de ce territoire est d'environ 8,000, contre 28,000 ou 30,000 qu'elle était, il y a moins de cinq ans. Examinons un peu les détails : le ministère de l'Intérieur a perçu l'an dernier $336,695, et la perception de ce revenu a coûté au département $405,734. Le service postal a rapporté $22,934 et a coûté $127,338. Ici, il y a cette excuse à donner qu'on ne peut pas s'attendre à ce que le revenu postal égale les dépenses en toutes circonstances, surtout dans un pays comme celui-là.

Les recettes douanières ont été de $285,837, soit $11,000, inférieures à celles de l'exercice précédent, et cependant la perception en a coûté $45,756, soit $2,000 de plus que l'an dernier. Les dépenses de ce chef dépassent de $15,000 celles de 1901, alors que les recettes atteignaient $630,000. Les services de la gendarmerie à cheval, pour cette population de 8,000 âmes, ont coûté $395,851 ; l'administration de la justice pour cette poignée de justiciables à coûté $93,398, soit $20,000 de plus qu'en 1901, alors que la population était certainement trois fois plus forte. A l'heure qu'il est, l'administration du Yukon coûte exactement $160 par tête d'habitant. A ce compte, l'administration de la province d'Ontario coûterait environ $360,000,000.

Passons maintenant à un autre chapitre des dépenses imputables sur le capital. On continue à imputer les primes sur le capital, bien que le ministre des Finances n'ose pas affirmer qu'il en doive être ainsi. Sous le gouvernement conservateur, le paiement de ces primes se faisait à même le revenu, et cela est conforme aux notions de saine comptabilité ; l'honorable ministre des Finances ne le niera pas. Sa seule excuse, c'est que sous le régime conservateur ces primes s'élevaient à peu de chose, et que leur mode de paiement n'avait guère d'importance ; mais aujourd'hui qu'elles atteignent près de trois millions, il impute cette dépense sur le capital, ce qui lui permet d'accuser un excédent de $2,400,000 plus élevé qu'il n'est en réalité.

Voici maintenant une autre question sur laquelle j'invite l'honorable ministre des Finances à réfléchir. Depuis dix ans la vente des terres fédérales a rapporté au Gouvernement $12,913,000. Qu'a-t-on fait de cet argent ? Le tout a été mis au compte du revenu consolidé, et on en a pris occasion pour vanter l'augmentation du revenu sous le présent régime. Mais durant la même période on a dépensé $3,800,000 pour l'arpentage des terres, et on s'est bien gardé de solder cette dépense à même le revenu auquel on n'avait pas hésité à attribuer les deniers provenant de la vente des terres. Ces $3,800,000 ont été imputés sur le capital.

L'honorable ministre dira peut-être que ce même mode de comptabilité était en vigueur sous le gouvernement conservateur. Mais, de notre temps, ces questions étaient de peu de conséquences, tandis qu'aujourd'hui elles ont pris une grande importance. Pourquoi n'applique-t-il pas ici le même raisonnement que dans l'affaire des primes et ne renverse-t-il pas la proposition, maintenant que ces opérations ont pris un grand développement ?

Où est la logique, dans le mode de comptabilité actuel ? L'an dernier, les terres fédérales ont rapporté $1,668,162 et cette somme est allée grossir le revenu, pour engraisser d'autant cet excédent dont il est si fier. Au cours du même exercice, il a dépensé $599,780 pour l'arpentage des terres. Mais il a oublié d'imputer cette dépense sur le revenu ; il la solde à même le capital, toujours pour grossir artificiellement son

excédent. $860,000 du revenu des terres représentent des terrains vendus ou concédés, par conséquent entièrement aliénés.

Supposons une compagnie qui possède un chemin de fer dont la construction a coûté $30,000,000. Cette somme serait naturellement imputée sur le capital. Les recettes annuelles et les dépenses annuelles seraient imputées sur le compte courant. S'il y avait un excédent de recette, on pourrait l'employer en améliorations. Tout cela serait parfait. Mais si un beau jour la compagnie vendait son chemin pour une somme de $30,000,000, au comptant, que dirait-on d'un comptable qui imputerait cette somme sur le revenu courant, sans prendre aucune disposition pour le remboursement du capital?

Or, le Gouvernement vend et concède des terres, il s'en départit absolument, et l'argent qu'il retire de ces opérations, il le met au crédit du revenu courant de l'année, tout en imputant sur le capital les dépenses effectuées pour l'arpentage. C'est au moyen de trucs semblables qu'on réussit à grossir le revenu et à accumuler des excédents.

Non seulement cela est contraire à tous les principes, à toutes les doctrines, à toutes les promesses des libéraux lorsqu'ils étaient dans l'opposition, mais c'est une manière extravagante et malhonnête d'administrer les ressources financières de ce pays. On ne prend aucune mesure pour parer à l'avenir, bien qu'on sache que des temps durs viendront nécessairement pour le pays comme pour les particuliers.

Le ministre des Finances se trouve déjà en présence d'emprunts s'élevant à environ $133,000,000, et qui arriveront à échéance d'ici à 1910. A l'heure qu'il est, il paie près de 5 pour 100 sur un emprunt qui a servi à racheter une partie de la dette publique. Le taux de la banque d'Angleterre est actuellement de 6 pour 100 et dans une semaine ou deux il sera peut-être de 7 pour 100. Dans tous les pays de progrès, le développement industriel est si intense, si absorbant, qu'il est difficile de trouver des capitaux en dépit de tous les Cobalt et de l'immense production d'or et d'argent qu'on signale de partout, dans des proportions qui ne s'étaient jamais vues auparavant. Aux Etats-Unis, partout, on demande des capitaux et le prix de l'argent va en augmentant en Angleterre, en Russie et même en France; grâce au réveil qui se manifeste partout, les prévisions sont que les taux augmenteront.

Cependant, le ministre des Finances, sans mettre un sou de côté, sans prendre les moindres précautions, va de l'avant sans s'inquiéter de l'échéance prochaine, alors qu'il lui faudra trouver des centaines de millions de dollars, sans compter les lourdes obligations qu'il a contractées relativement à diverses grandes entreprises et surtout au Transcontinental qui est actuellement en voie de construction.

Si avec tout cela nous avions le moindre indice que les dépenses ordinaires, les dépenses inutiles seront quelque peu diminuées, il nous resterait quelque espoir.

Mais non ; dans les dépenses de moindre importance le gaspillage va croissant, et nous avons en plus de lourdes obligations, sans compter le rachat de la dette qui ne pourra certainement pas se faire à un taux aussi bas que ceux que nous avons obtenus depuis quelques années.

J'ai ici un tableau indiquant les dépenses des différents départements, en 1896 et en 1906. Le service des intérêts sur la dette qui était de $10,502,430, est aujourd'hui de $10,814,697. L'augmentation, ici, est peu de chose, grâce à la réduction dans les taux auxquels des emprunts ont été renouvelés. Mais toutes les autres dépenses ont augmenté dans des proportions alarmantes. Voici ce tableau :

DÉPENSES IMPUTABLES SUR LE FONDS DU REVENU CONSOLIDÉ.

—	1896.	1906.	Augmentation pour cent.
	$	$	
Intérêt sur la dette	10,502,430	10,814,697	3
Administration de la Justice	758,270	1,171,358	54
Arts, agriculture et statistique	210,878	603,590	186
Administration centrale	1,396,628	1,911,611	37
Pêcheries	427,251	968,702	126
Géologie	52,688	108,148	105
Immigration	120,199	842,688	601
Quarantaine	95,247	624,758	555
Indiens	880,408	1,198,350	37
Surintendants des assurances	10,039	18,146	81
Législation	904,688	1,351,915	49
Phares et service côtier	466,058	2,530,307	421
Subventions postales et aides à la navigation	534,917	1,227,560	129
Milice et Défense	1,136,714	4,294,124	277
Divers	172,364	946,037	443
Gendarmerie à cheval	533,014	1,004,079	88
Gouvernement des T. N. O	330,703	259,520	.....
Service maritime et fluvial	181,452	1,013,682	459
Pénitenciers	385,228	527,883	37
Pensions	86,080	179,023	106
Police	22,703	37,265	64
Travaux Publics	1,299,769	7,484,715	508
Chemins de fer et canaux	126,444	452,058	250
Pensions de retraites	311,232	356,280	14
Douanes	896,382	1,548,384	73
Postes	3,665,611	4,921,571	34
Chemins de fer et canaux (perception)	3,826,225	8,779,677	140
Commerce	9.462	63,625	551
Poids et mesures, etc	97,925	130,430	33
Inspection des échantillons	2,876	109,939	3,268
Accise	470,869	555,923	18
Terres fédérales	119,908	433,165	278
Inspection des bateaux à vapeur	26,321	37,576	42
Institutions scientifiques	81,700	284,271	248

Personne ne nie qu'il doit y avor une augmentation des dépenses, une augmentation raisonnable, dans ces grandes administrations publiques. Cette augmentation doit être proportionnée aux progrès du pays. Mais je prétends qu'un grand nombre des augmentations que je viens de mentionner sont hors de toute proportion et constituent un gaspillage. Le ministre des Finances et les autres députés préposés à la surveillance des deniers publics, n'ont pas été économes et n'ont pas exercé sur ces dépenses le contrôle qu'ils auraient dû exercer. Personne n'a fait la moindre tentative pour mettre un frein aux gaspillages, comme l'on démontré les enquêtes tenues à la dernière session.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire quelques mots de la question commerciale. L'augmentation des exportations et l'augmentation des importations sont toujours saluées avec satisfaction, mais il ne faut pas donner à ce fait plus d'importance qu'il n'en a. Je recommande à la sérieuse attention de l'honorable premier ministre cette manière de raisonner du ministre des Finances lorsqu'il cherche à prouver que tout est pour le mieux, au point de vue commercial et financier, uniquement, ou du moins, en grande partie, parce que le chiffre de nos importations et de nos exportations est très élevé. Il faut faire un choix dans les importations et les exportations avant de les accepter trop aveuglément comme une preuve d'une politique prudente et d'un progrès véritable. On peut toujours augmenter le chiffre *per capita* des importations et des exportations d'un pays, simplement en achetant plus et en vendant plus à l'étranger, sans s'inquiéter de fortifier le marché intérieur. Mais cela est-il bien à l'avantage d'un pays ?

Si, par exemple, le Gouvernement faisait disparaître du tarif le principe de la protection, comme il s'y était engagé, avant son avènement au pouvoir, et comme le lui demande la pétition des " Farmers and Grangers Institute " qui lui a été adressée ces jours derniers ; si, après avoir fait disparaître tout vestige de protection du tarif, les Canadiens, au lieu de fabriquer et d'acheter dans leur propre pays, se contentaient de vendre leurs matières premières et d'acheter les produits manufacturés à l'étranger, les importations et les exportations, par tête d'habitant se trouveraient doublées et même triplées. Mais

pourrait-on voir dans ce fait un indice de prospérité et de progrès ? En adoptant cette politique, les Canadiens se seraient condamnés à être à perpétuité un peuple tributaire des autres nations. Nous aurions continué indéfiniment à payer aux étrangers pour tout ce que nous consommons, au lieu de donner cet argent à nos nationaux. Les chiffres de nos exportations et de nos importations auraient augmenté dans des proportions énormes, mais ils auraient été loin d'être une preuve de la prospérité et des progrès du pays. Bien au contraire ; ces chiffres auraient été la preuve directe et irréfutable que le Canada était un pays arriéré, peu prospère et dénué de toute initiative.

Raisonner ainsi devant le peuple qui ne va pas au fond des choses et à qui il manque l'instruction nécessaire pour cela, c'est créer une fausse idée des choses. Non, ces exportations et ces importations ne sont rien au prix d'un autre commerce d'un volume autrement considérable.

J'ai prié l'honorable collègue qui siège à mes côtés ce soir de me dire quelle est la valeur des produits de notre industrie. Cette année, m'a-t-il répondu, la valeur des produits de l'industrie canadienne sera de $500,000,000 ou de $600,000,000. Consacrons un instant à l'étude de cette question, et disons que les produits industriels du Canada représentent $500,000,000. Combien en est-il exporté ? Feuilletez vos rapports du commerce et de l'industrie, vous verrez que l'exportation de ces produits représente environ $25,000,000. Qu'advient-il du reste ? Il n'en est pas question dans vos rapports; l'exportation qui s'en fait ne constitue qu'une bagatelle. Ces produits sont consommés au pays même. Qui nous dira la valeur des produits agricoles récoltés au Canada cette année ? Combien de millions de dollars représent-ils ?

Consultez ensuite vos rapports et voyez quel fut le chiffre des exportations. Celles-ci représentent une somme de $120,000,000. Que devient l'immense surplus de produits de tout sorte des cultivateurs ? Il est consommé dans le pays ; il est accaparé par notre énorme marché intérieur. Ainsi, c'est du marché intérieur, de son étendue, de sa puissance d'absorption que dépendent la prospérité, le progrès, le développement du pays. Tous les autres marchés ne sont que des indices illusoires et éphémères de l'activité commerciale vers des débouchés infiniment moins importants que ceux qu'offre le marché intérieur.

Considérez les Etats-Unis, leurs 80,000,000 d'habitants et le rendement presque incalculable de leurs exploitations industrielles ou agricoles. Que leur commerce extérieur est infime, en comparaison de la quantité presque inconcevable des produits consommés dans ce pays ! C'est ce commerce intérieur qui tient en activité les forces vives de la nation et assure son merveilleux développement. Pourquoi tenir ce langage ? D'abord, pour réfuter l'argument spécieux de ceux qui prétendent que le commerce extérieur est un facteur important de la prospérité d'un pays. Mais, il y a une autre raison plus grave. C'est le propre d'un homme d'Etat de protéger et d'agrandir le marché national de son pays.

Une chose m'a frappé en écoutant le discours de mon honorable ami (M. Fielding) et l'exposé qu'il a fait des grandes lignes du nouveau tarif douanier, tarif dont il est impossible de discuter les détails après la lecture incomplète qui en a été faite et que, l'eût-on exposé en son entier, il serait encore impossible de discuter à moins d'en avoir préalablement fait une étude approfondie : c'est que nulle mesure n'est prise pour soustraire la classe ouvrière du Canada, le pays lui-même au danger qui les menacent. Vivrait-il bien longtemps le gouvernement qui jugerait à propos de faire venir d'Europe des hordes d'ouvriers pour faire concurrence aux ouvriers canadiens ? Et pourtant, une telle politique serait-elle plus mauvaise que celle qui consiste à importer pour des centaines de millions de marchandises fabriquées par la main-d'œuvre étrangère ? Ces marchandises, si on ne voit pas ceux qui les ont fabriquées, on sait qu'elles font concurrence aux produits façonnés par les ouvriers canadiens qu'un gouvernement sage et prévoyant pourrait mettre en mesure de fabriquer toutes ces marchandises et de gagner des salaires susceptibles d'assurer leur existence et celle de leurs familles. Je le répète donc, on semble n'avoir absolument rien tenté pour parer le danger dont menacent notre marché nos puissants concurrents de la république voisine.

Monsieur l'Orateur, avez-vous lu le discours que M. le secrétaire Root prononçait, il y a une couple de semaines, dans un centre important des Etats-Unis ? Si vous ne l'avez pas lu, je me permettrai de vous dire qu'il vaut la peine de l'être, parce qu'il constitue l'exposé de la situation, de la politique de l'une des plus grandes, que dis-je ? de la plus grande nation industrielle de l'univers. M. Root dit en premier lieu que la protection est bien définitivement implantée aux Etats-Unis, et que sur ce point les deux partis politiques sont d'accord—cette situation a une analogie assez prononcée avec la nôtre, n'est-ce pas ? Et il ajoute qu'à l'avenir le principal souci des Etats-Unis doit être de s'assurer l'accès des marchés étrangers. Songez à la puissance productive des machines et des engins qui sont actuellement en pleine activité de l'Atlantique au Pacifique, depuis le 49e parallèle de latitude jusqu'aux frontières du Mexique ! Les Etats-Unis produisent tout ce qu'il faut à leurs 80,000,000 d'habitants, abstraction faite, naturellement, des différences de climat, qui nécessitent toujours une certaine somme d'im-

portations, quelque prohibitives que soient les barrières douanières dont on entoure un pays. Songez aussi qu'il suffit de deux ou trois pour cent de la production annuelle des vastes établissements industriels des Etats-Unis pour suppléer au besoin que le Canada peut en avoir pendant un an. Les Américains, qui se rendent parfaitement compte des besoins de leur marché, mettent aujourd'hui toute leur habileté, leur esprit pratique et la puissance de leurs capitaux à contribution dans le but de trouver des débouchés à l'étranger, dans le but, comme l'a dit d'une manière assez significative M. le secrétaire Root, "d'avoir accès aux marchés d'autres pays sans rien faire perdre aux ouvriers de notre pays." Voilà le problème dont ils cherchent la solution.

L'année dernière, les Etats-Unis ont exporté au Canada pour $180,000,000 de leurs marchandises, tandis que nous leur avons vendu pour environ $80,000,000 des nôtres. Nos échanges commerciaux avec nos voisins accusent donc contre nous une balance d'environ cent millions de dollars. Que de fois les plus habiles financiers de la droite ne nous ont-ils pas répété qu'il ne faut pas s'attendre à vendre ses produits à un pays dont on n'est pas le client ! Et cependant, nous achetons des Etats-Unis près de trois fois plus que nous ne leur vendons. Mais il y a plus encore : nos voisins protègent leur marché au moyen d'un tarif qui frappe d'un droit de 50 p. 100, en moyenne, toutes les marchandises passibles de droits, tandis que pour les empêcher d'inonder notre marché de leurs produits, nous n'avons à leur opposer qu'un tarif de 25 p. 100, ou même moins élevé que cela.

M. MILLER : L'honorable député aurait-il l'obligeance de répéter ce qu'il vient de dire au sujet des importations et des exportations des Etats-Unis ?

M. FOSTER : Ils ont exporté au Canada pour $180,000,000 de marchandises et n'en ont importé que pour environ $80,000,000. Il convient de faire remarquer tout d'abord que les Américains ne se contentent pas de nous faire une guerre de tarifs; les différents états ont tour à tour édicté des lois qui empêchent les Canadiens d'aller faire le commerce aux Etats-Unis. Si les Etats-Unis abolissaient les droits qui frappent certains articles, les industriels et les négociants canadiens songeraient peut-être à prendre pied sur le marché américain ; mais à peine auraient-ils pénétré dans un seul état, qu'ils se trouveraient tout de suite aux prises avec quelque règlement qui les entraverait au point de les empêcher de faire des affaires. Plus d'une industrie importante du Canada a eu la preuve de ce que j'avance. Sur leur propre marché, les Américains jouissent donc d'une double protection. Au Canada, l'opinion se révolte contre l'injustice de cet état de choses : et puisque les Etats-Unis ne veulent pas se montrer plus courtois à notre égard, nous avons bien le droit de les combattre avec leurs propres armes.

Je ne veux pas dire que l'on aurait pu fabriquer ou produire au Canada la totalité des $180,000,000 de marchandises, passibles de droits ou admises en franchise, que nous avons importées des Etats-Unis au cours de l'année dernière. D'après ce que le ministre des Finances a donné à entendre, il se trouverait dans le pays des gens qui prétendent que nous devrions fabriquer de tout et ne rien importer. Qui a jamais tenu un pareil langage ? Qui a jamais osé soutenir une telle doctrine ? Ce sont les conservateurs et non les libéraux qui estiment qu'il vaut mieux fabriquer au Canada tout ce qu'il est possible d'y fabriquer que de recourir à l'étranger. Je l'affirme, dans cette quantité énorme de marchandises importées des Etats-Unis, il se trouve nombre d'articles que l'on pourrait fabriquer au Canada; et, dans l'intérêt même des ouvriers et des cultivateurs du Canada, nous devrions faire en sorte que ces articles fussent fabriqués au pays.

Si je ne craignais de lasser l'attention de la Chambre, je poursuivrais volontiers l'étude de cette question. Mieux vaut que j'aborde maintenant le dernier sujet auquel je désire consacrer quelques observations: le tarif.

Mon honorable ami, le ministre des Douanes, a eu l'amabilité de me faire tenir l'annexe contenant le tarif au moment où je prenais mon modeste repas ; s'il pense que j'ai eu le temps de l'étudier à fond, de le digérer en même temps que ma nourriture et de me préparer à le discuter ce soir dans tous ses détails, il présume vraiment trop de mes forces. Je m'avoue incapable de m'acquitter d'une pareille tâche. L'enveloppe qu'il m'a remise est dans mon pupître ; elle va y rester jusqu'à ce que j'aie le temps d'en étudier le contenu.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Le rapide coup d'œil que vous y avez jeté ne vous a-t-il pas fait constater que le tarif n'est pas trop mauvais ?

M. FOSTER : Tout ce que j'ai constaté, c'est qu'il est rédigé sur du papier de bonne qualité. Voilà pourquoi je m'en tiendrai à des observations d'ordre général.

Comme les autres, ce sujet fournit matière à rire et à s'instruire. Au dire du ministre des Finances, le tarif de 1897 était bon ; il a été fertile en résultats heureux, il a contribué à faire franchir au pays une étape merveilleuse dans la voie du progrès. En effet. Mais le premier ministre pourrait-il me dire si ce tarif si étonnant dans ses résultats a eu pour effet d'élimiuer le principe de la protection ?

Sir WILFRID LAURIER : Le mot "éliminer" va beaucoup trop loin.

M. FOSTER : Vraiment ? Eh bien ! ce tarif a-t-il permis au pauvre peuple d'acheter

aux prix les plus bas et de vendre le plus cher possible ? A-t-il eu pour effet de briser les entraves de notre commerce

Sir WILFRID LAURIER : Je le crois.

M. FOSTER : A-t-il amené l'abolition des primes. Puisque j'en suis là-dessus, je me permettrai de demander si le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) fait encore partie du cabinet ; n'aurait-il pas démissionné depuis une heure ou deux ? On se souvient qu'à l'époque où il n'était pas encore ministre, il se croyait tenu, chaque fois que la Chambre était saisie de quelque projet de loi tendant à autoriser le paiement de primes, il se croyait tenu de prévenir les monopoleurs, au nom de son parti, que les libéraux n'auraient rien de plus pressé, dès qu'ils seraient portés au pouvoir, que de supprimer impitoyablement toutes les primes établies sous le régime conservateur. Ils sont montés au pouvoir, mais les primes subsistent encore.

Le tarif de 1897 a-t-il eu pour effet d'empêcher qu'on ne prenne l'argent de celui-ci pour le mettre dans la poche de celui-là en accordant des primes et des subventions ou en imposant des taxes? A-t-il donné tous les résultats qui, au dire du premier ministre et de ses amis politiques, devaient découler de celui que les libéraux devaient établir aussitôt qu'ils seraient portés au pouvoir ? Le peuple crut à leur parole et leur confia les destinées du pays, mais ils ne tinrent pas leurs promesses. Loin de là, ils établirent un tarif grâce auquel le pays se développa d'une façon merveilleuse, et cela parce qu'il reposait sur le principe de la protection qu'il consacrait et perpétuait.

Voici maintenant qu'au bout de cinq, de dix années, on refaçonne le tarif pour la deuxième fois, et le premier soin du ministre des Finances est de dire qu'il ne sera pas effectué de changement radical. En effet, il n'y en a pas. Et cependant, la commission du tarif a siégé pendant un an, pendant deux ans ; elle s'est transportée sur tous les points du pays et ses séances ont coûté fort cher ; elle devait faire une étude tellement approfondie de la question, qu'après avoir fait attendre son rapport pendant six mois, elle dut prier le Parlement d'attendre encore un an. Pouvait-elle, après cela, se présenter devant le Parlement sans proposer certaines modifications. Aussi, en a-t-elle proposé. Elle a fait un pas en avant, un pas en arrière, diminué ici et augmenté là ; en faisant ces changemnts, elle se trouve avoir justifié les dépenses qu'elle a faites. Mais en fin de compte, voici le ministre des Finances qui vient nous annoncer qu'il n'y aura aucun changement radical et que le nouveau tarif sera, à peu de chose près, semblable à celui de 1897.

On n'a donc pas renié le principe de la protection ; on n'a donc pas fait en sorte que le peuple canadien pût acheter au plus bas prix possible les choses dont il a besoin et vendre ses produits le plus cher possible ;

et vous, mon très honorable ami, vous n'avez pas brisé les fers des esclaves que l'on foule aux pieds, des malheureux qui attendent leur délivrance et dont, à Winnipeg, vous plaigniez le sort en un langage si sympathique. Loin d'abolir les primes, on les a remises en honneur au moment où elles semblaient devoir disparaître ; vous les avez remises sur pied et leur avez donné une vie nouvelle. Voilà ce que vous avez fait. Vous permettez, en outre, que, conformément à votre théorie, des gens puisent de l'argent dans la poche de leur prochain pour le faire glisser dans la leur. Voilà la conclusion à laquelle vous a amenés votre raisonnement; voilà la politique que vous avez édifiée en dix années de labeur.

Le ministre des Finances, j'imagine, appartient à cette catégorie de gens qui, nous a-t-il dit, sont en faveur de la protection sans vouloir en convenir.

Il aurait pu, ce me semble, ajouter un autre groupe à cette catégorie ; il aurait pu nous dire que s'il se trouve des gens qui croient en la protection sans se soucier beaucoup de l'avouer, il en est d'autres qui y ont également foi, mais qui, lorsqu'on les en accuse, le nient carrément, s'emportent et se séparent de leur maître.

Les éléments les plus importants du parti libéral sont les protectionnistes avoués, les protectionnistes qui craignent de s'afficher comme tels, et les protectionnistes qui jurent leurs grands dieux qu'ils ne le sont pas. Mais en dehors de ces éléments, il y a les cultivateurs, la population rurale, un bon nombre de libéraux de vieille souche qui se demandent avec inquiétude où les ont conduits les chefs fameux d'avant 1896. Cet élément obéit encore aux chefs actuels du parti libéral, mais, contrairement aux autres, ne veut pas entendre parler de protection et demandent que l'on enlève au tarif toute tendance protectionniste.

Le tarif, dit le ministre des Finances, n'accusera pas de modification sérieuse. Je veux bien, je suis bien aise qu'il en soit ainsi. C'est le plus bel hommage que l'on puisse rendre au parti conservateur. Nous nous rappelons avec orgueil que depuis 1876, alors que nous n'étions encore qu'un tout petit groupe que l'on poursuivait avec acharnement, nous avons constamment soutenu que la protection était d'importance primordiale pour le développement du Canada, que nous avons combattu les Titans du parti libéral sur les "hustings", au scrutin, dans les journaux, sur le parquet de la chambre et par tout le pays ; et après vingt-cinq années d'une lutte sans trêve ni merci, de leçons de choses, d'appels au bon sens et à la raison, nous avons enfin la joie de constater que le pays est gagné à notre avis. Aujourd'hui, les libéraux—ils ont ce courage-là—viennent déclarer qu'entre eux et nous il n'y a guère de différence, que nous sommes tous protectionnistes et qu'il n'y a divergence d'opinion que quant à la

somme de protection à établir par rapport à tel ou tel article en particulier.

Il y aura donc un tarif général et un tarif de faveur à l'égard de la Grande-Bretagne—arrêtons-nous un instant à ce dernier qui, selon le ministre des Finances, ne doit pas seulement être maintenu, mais raffermi davantage. Je ne lui chercherai pas querelle à ce propos. Mais avant de venir déclarer ce soir que nous serions bien aises de bénéficier d'un tarif semblable à celui que l'on a établi en faveur de l'Angleterre, il a dû prendre l'avis du premier ministre et de son collègue de l'Agriculture.

Il me semblait pourtant que le premier ministre n'avait pas manqué l'occasion de crier bien haut en Grande-Bretagne que c'est bien un cadeau qu'il fait, et que pour rien au monde il ne voudrait pas que, pour nous payer de retour, la Grande-Bretagne se départît du libre-échange qui lui avait été si profitable. Tout frais émoulu de la bataille, c'est en sa qualité de combattant et, dans une certaine mesure, à son titre de vainqueur, qu'il daigna donner ce sage conseil à la Grande-Bretagne : N'adoptez pas le régime protectionniste, disait-il ; je viens d'un pays qui l'a adopté, et je puis vous assurer qu'il apporterait ici le malheur et la ruine ; ne l'adoptez pas. Et le ministre de l'Agriculture, dont l'opinion est d'un poids considérable, eut soin, de son côté, étant de passage à Montréal, de faire savoir au delà de l'Atlantique que les cultivateurs canadiens ne voulaient pas d'un tarif mutuel de faveur, et que si on le leur offrait, ils le refuseraient. Savez-vous quel est le plus fort argument qu'on nous oppose en Grande-Bretagne lorsqu'on y demande l'établissement d'un tarif de faveur réciproque? C'est impossible, répond-on ; le Canada n'en veut pas. La preuve, c'est que sir Wilfrid et M. Fisher l'ont affirmé. Pourquoi demandez-vous l'établissement d'un tarif de faveur réciproque dont nous ne voulons pas et dont le Canada n'a que faire ? A quoi sert d'agiter plus longtemps cette question-là ?

Le ministre des Finances dit bien que nous avons besoin d'un tel tarif, mais il a soin d'ajouter qu'il ne faut rien brusquer. Quel compte tient-on donc de l'interdiction du bétail canadien que le ministre de l'Agriculture s'emploie depuis des années à faire lever, et qui a fourni au représentant de la division Saint-Laurent de Montréal l'occasion de dénoncer ici, à deux ou trois reprises, les Anglais qui persistent à les maintenir ? N'importe, le ministre des Finances vient de déclarer que le Canada serait fort aise de bénéficier d'un tarif de faveur réciproque, mais qu'il ne convient pas d'insister en ce moment, la question étant tombée dans le domaine de la politique anglaise. L'argument n'est peut-être pas dépourvu de valeur—je m'abstiendrai d'insister davantage sur ce point.

Je constate avec plaisir que l'on a aboli le droit fixe. Je n'ai jamais été d'avis qu'il fût sensé ou habile de frapper tous les articles d'un droit fixe sans tenir compte de l'état de l'industrie dont provient tel ou tel article en particulier. Il me semble beaucoup plus logique d'énoncer en regard de chaque article la somme de faveur dont il jouira, afin que celle-ci soit proportionnée à la condition de l'industrie ou à la catégorie de produits auxquels elle se rapporte.

Pour ce qui est du tarif " intermédiaire ", ou moyen, j'avoue n'en pas saisir bien nettement l'objet, et je me demande quel usage le ministre se propose d'en faire.

J'ai cru tout d'abord que c'était une lourde massue dont il se servirait à la manière du président Roosevelt pour obliger certains pays à faire des conditions plus avantageuses à notre commerce. Je ne le critiquerai donc pas plus que de raison, car il aura peut-être quelque utilité ; mais, je me le demande, de quel avantage particulier pourra-t-il bien nous être, puisque nous sommes liés par la clause relative à la nation la plus favorisée ? Ainsi, que l'on admette la Belgique ou quelque autre nation à bénéficier de ce tarif, la clause relative à la nation la plus favorisée nous obligera d'accorder la même faveur à toutes les nations auxquelles elle s'applique. Pour être peut-être de quelque utilité à l'égard d'une nation en particulier, ce tarif ne laisse peut-être pas aussi d'être vicieux en ce qu'il ouvrirait nos portes à tous les pays admis à bénéficier de la clause relative à la nation la plus favorisée. En outre, on maintient un tarif de faveur à l'égard des produits de la Grande-Bretagne ; mais si l'on agit avec fermeté et avec droiture, à quoi servira-t-il d'accorder à la mère patrie un droit différentiel de 15 pour 100 sur certains articles, quand il suffira d'un simple décret du conseil pour admettre les Etats-Unis ou quelque autre nation à jouir du même avantage? Les Etats-Unis n'étant pas compris dans la clause relative à la nation la plus favorisée, le cas pourrait certainement se présenter pour d'autres pays.

Quoi qu'il en soit, ce tarif créera de l'incertitude et de l'instabilité. Or, la stabilité que le ministre des Finances a invoquée en faveur du tarif est aussi indispensable en ce qui concerne chaque article du tarif en particulier, qu'elle l'est à l'égard du tarif en général. Quelle garantie de stabilité donne-t-on à la Grande-Bretagne et à certaines autres nations quand, après avoir défini les conditions auxquelles elles peuvent exporter et vendre leurs produits au Canada, il suffit d'un décret du conseil pour mettre d'autres pays sur le même pied et rendre ainsi purement illusoire le tarif de faveur établi à l'égard de la Grande-Bretagne ? Et les négociants, sauront-ils jamais à quoi s'en tenir ? Nul négociant jouissant du tarif de faveur ne saura jamais au juste la si-

tuation qui lui sera faite ni combien de temps cette situation pourra durer.

Il y a danger à assujettir le tarif douanier aux caprices du Gouvernement ; il est excessivement dangereux de permettre que le conseil des ministres puisse mettre tel ou tel pays sur le pied de la nation la plus favorisée sans l'autorisation du Parlement. Quelque confiance que l'on ait en la sagesse du Gouvernement, cette question est de celles que le Parlement doit garder avec un soin jaloux dans son domaine. A l'époque où j'étais ministre, je n'ai jamais pensé que le cabinet eût le monopole de la sagesse et du sens des affaires. Nul gouvernement ne saurait le posséder. A vrai dire, ce qui fait ordinairement défaut à un gouvernement, c'est l'esprit pénétrant, le sens pratique qui caractérisent les hommes entendus aux affaires. Mieux vaut que le Parlement soit saisi des questions de cette nature pour qu'elles fixent l'attention et qu'elles soient débattues par les esprits les plus éclairés de diverses parties du pays.

J'ai par devers moi le texte des discours où sir Richard Cartwright a exprimé son opinion sur la question des primes, et je me demande si je ne ferais pas bien d'en donner lecture.

M. BERGERON : Veuillez en lire au moins une partie.

M. FOSTER : Il me plairait assez de donner lecture de certain extrait qui se rapporte au premier ministre à qui j'aimerais rappeler les compliments qu'on lui faisait ici-même en 1902. Sir Richard Cartwright disait alors :

Pourtant, il serait bon que la Chambre, que la gauche, que le pays se rappellent une chose: que la protection (du moins comme ils l'ont appliquée) et la corruption sont, en somme, deux mots synonymes. Je ne veux pas nier qu'un gouvernement puisse être corrompu sans être protectionniste. Cela se peut. Mais je dis que la nature humaine étant ce qu'elle est, il est presque impossible qu'un gouvernement soit protectionniste sans être corrompu. J'ajouterai que, de même que je crois que la protection et la corruption sont inséparables en pratique, je crois également que la protection et la liberté véritable sont presque absolument incompatibles. A ce sujet, je vous citerai des paroles plus éloquentes que les discours que je pourrais tenir. Voici quelques observations qui sont vraiment fort appropriées. Celui que je citerai disait :

Je viens vous exposer la politique du parti libéral. Permettez-moi de vous dire que cette politique peut se résumer dans le mot bien saxon de "liberté" dans tous les sens que ce mot comporte: liberté de parole, liberté d'action, liberté religieuse et civile, et en dernier lieu, mais sans être moindre, liberté commerciale.

On ose parler de liberté quand on frappe d'un droit de $7 chaque tonne de rails d'acier importés au Canada, quand le citoyen est tenu de payer jusqu'à 37½ p. 100 de droits sur les articles qu'il fait venir de l'étranger:

Liberté de parole, liberté d'action, liberté religieuse et civile, et en dernier lieu, mais sans être moindre, liberté commerciale...

Dans la république américaine il y a la même ligne de démarcation qu'entre le parti libéral et le parti conservateur, la question du libre-échange. Nous sommes en faveur de la liberté, ils sont en faveur de la contrainte; ils veulent la contrainte, nous désirons la liberté.

Je vous mets en garde contre la politique de la protection qui est un esclavage; oui, un esclavage, et quand je parle d'esclavage, j'attribue à ce mot le sens qu'il avait chez les Américains; un esclavage à un degré moins prononcé peut-être, mais un esclavage de même nature..... De la même manière que là-bas, le peuple de ce pays, les citoyens de Winnipeg surtout, travaillent péniblement pour un maître qui s'empare non de tout le profit, mais de la plus grande partie, d'une grande partie des gains pour lesquels vous suez sang et eau.....

Au nom des malheureux qui, au dire de mon très honorable ami, étaient alors réduits à l'esclavage physique et moral ; au nom des malheureux qu'asservit encore la politique protectionniste que le Gouvernement a déjà deux fois mise à l'essai et qu'il entend maintenant revêtir d'un caractère permanent, je conjure aujourd'hui le premier ministre de promener ses regards autour de lui et de rompre sans plus tarder les chaînes de l'esclavage.

M. BERGERON : Qui parlait ainsi ?

M. FOSTER : Le premier ministre ; il était alors en quête d'un programme politique qui lui permît d'escalader le pouvoir. Ce programme, il le trouva ; il s'en servit pour capter la faveur populaire et le jeta aux orties à la première occasion.

On fait bien mine de protéger les cultivateurs en abaissant de 2½ pour 100 les droits sur les instruments aratoires ; mais les mêmes droits frappent toujours le sucre. Toutefois, à titre de compensation, le riz coûtera moins cher.

Du consentemnt de ses amis politiques, sir Richard Cartwright saisit la Chambre de divers projets de résolution ; l'un d'eux, dont l'adoption fut instamment demandée à deux ou trois reprises différentes, portait que le coton devait être admis en franchise. On voulait faire courber la tête aux rois de cette industrie. Mais mon honorable ami, le ministre des Finances, a plutôt favorisé la hausse du coton ; au lieu d'abaisser les droits qui frappent le produit, il les a un peu augmentés.

On abaisse de 2½ pour 100 les droits sur les machines agricoles. Le cultivateur achète ces machines du détailleur, de l'agent qui les prend chez le marchand de gros, lequel traite avec le fabricant. Mon honorable ami pourrait-il me dire de combien cette réduction de 2½ pour 100 va baisser le coût des machines agricoles ? Puisque l'on voulait venir en aide aux cultivateurs, pourquoi n'a-t-on pas diminué les droits de 10 pour 100? Voilà qui eût été une réduction

sensible. Mais non ; les libéraux ne tiennent qu'à se mettre en mesure de solliciter les suffrages des cultivateurs en invoquant la faveur insignifiante qu'ils font à ces derniers.

Mais il y a d'autres personnes, les fabricants, pour qui cette réduction de 2½ pour 100 représente des pertes sensibles. Le Gouvernement devra s'arranger comme il pourra avec eux. On a tenté de se gagner les bonnes grâces des cultivateurs en le faisant bénéficier d'une réduction qui ne représente même pas un sou.

On a cependant changé les droits sur le sucre ; on les a augmentés. Il est impossible d'augmenter le coût de la matière première sans augmenter en même temps le prix de l'article que l'on en fabrique. Le ministre des Finances ne doit pas s'imaginer que l'imposition d'un droit plus élevé sur le sucre brut permettra au consommateur d'acheter le sucre raffiné au même prix qu'auparavant.

Présentement, tout ce que je puis dire de ce nouveau tarif, c'est qu'il me fait l'effet d'une véritable bouillie pour les chats. On semble avoir cru qu'il fallait en changer la forme sinon le fond, provoquer du mouvement et créer de l'activité d'où il résultât du progrès ou rien du tout. C'est comme si l'on avait pris un bon morceau de bœuf et que, au lieu d'en faire un bon rôti à la façon anglaise, on l'eût haché mince et assaisonné pour le servir comme un plat nouveau.

Il va sans dire que les divers articles du tarif passeront au crible de la critique lorsque la Chambre siégera en comité général ; mais, considéré dans son ensemble, le tarif nouveau me semble dépourvu de toute tendance précise. En 1897, les libéraux établirent un tarif protecteur dont celui-ci n'est qu'une nouvelle édition ; si certains détails en sont modifiés, il n'accuse cependant pas de changement réel ni dans le sens du libre-échange ni dans celui de la protection. J'aurais mieux aimé un tarif qui nous donnât une orientation précise qu'un tarif respirant le tâtonnement et n'offrant au commerce aucune garantie pour l'avenir.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) propose le renvoi de la suite du débat.

(Adopté).

CLOTURE DE LA SEANCE.—LA DISETTE DE HOUILLE AU NORD-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre voudra-t-il me dire si l'on a reçu d'autres nouvelles de la grève de Lethbridge ? J'aimerais aussi savoir où se trouve en ce moment le sous-ministre du Travail, s'il est à Lethbridge ou ailleurs.

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons pas reçu d'autres nouvelles de la grève.

M. R. L. BORDEN : Est-il vrai que le sous-ministre du Travail soit rendu aux Etats-Unis ?

Sir WILFRID LAURIER : Il m'est impossible de renseigner mon honorable ami (M. R. L. Borden) sur ce point. La chose se peut fort bien.

M. R. L. BORDEN : Dans quel but ?

Sir WILFRID LAURIER : A propos des complications résultant de la grève, cela va sans dire.

M. SAM. HUGHES : Pour conférer avec les chefs ouvriers de là-bas ?

L'honorable W. S. FIELDING : Pourquoi pas, si cette démarche doit favoriser la solution que nous cherchons ?

M. R. L. BORDEN : Je ne voyais pas d'inconvénient. . .

L'honorable M. W. S. FIELDING : Je répondais à l'honorable député de Victoria (M. Hughes).

DEPOSITIONS RECUEILLIES PAR LA COMMISSION DU TARIF.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement pourrait-il nous apprendre ce qu'il entend faire des dépositions recueillies par la commission du tarif ? Ont-elles été déposées sur le bureau de la Chambre ?

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : Ont-elles été imprimées ?

L'honorable M. FIELDING : Non, la question, si je me rappelle bien, fut soumise au comité des impressions qui conseilla de ne les pas faire imprimer.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais aussi savoir ce que nous ferons demain ; poursuivrons-nous le débat commencé ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à neuf heures et cinquante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 30 novembre 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

EXPLICATION RELATIVE A UNE FAUTE D'IMPRESSION DANS LES STATISTIQUES DU COMMERCE.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : Hier, le représentant de Saint-

Jean (M. Daniel) m'a signalé une inscription des tableaux du commerce et de la navigation que j'ai promis de lui expliquer. J'aurais pu le faire privément mais d'autres se trouveront peut-être dans le même embarras que lui. Je dirai donc qu'à l'imprimerie on conserve les formes et que le correcteur d'épreuves semble avoir négligé les pages 22 et 23. Elles sont la reproduction des mêmes pages des anciens rapports mais, au lieu de s'appliquer aux années 1903, 1904 et 1905, elles ont trait aux exercices de 1904, 1905 et 1906, dans l'ordre que je viens de mentionner. J'ajouterai qu'on a mis sur le pupitre de chaque député un exemplaire de l'ancien tarif. Cependant, si quelqu'un ne l'avait pas trouvé, j'ai ici quelques exemplaires et je serai bien aise de lui en passer un.

M. SPROULE : Et quant aux exemplaires du nouveau tarif ?

M. PATERSON : Le tarif sera imprimé, j'imagine.

INDEX DU TARIF.

A l'appel de l'ordre du jour :

M. R. L. BORDEN : Puis-je savoir du ministre des Finances la date approximative de la distribution de l'index dont il a parlé.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je tâcherai de fournir ce renseignement à l'honorable député au cours de la journée. J'ai compris que ce travail était en bonne voie, mais je ne voudrais rien affirmer.

OBSERVATIONS AU SUJET DE LA DISETTE DE HOUILLE AU NORD-OUEST.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : J'ai l'honneur d'apprendre à la Chambre que nous avons reçu du président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique une dépêche relative à la disette de houille. Hier, le leader de la Chambre, sir Wilfrid Laurier, a adressé le télégramme suivant à sir Thomas Shaughnessy, le président de la compagnie du Pacifique Canadien :

A sir Thomas Shaughnessy,
Président de la compagnie du
Pacifique Canadien, Montréal.

J'apprends qu'il y a une disette de houille à Bladworth (Saskatchewan), et qu'il y a de la houille disponible à Lethbridge. Puis-je vous demander de faire transporter immédiatement, si c'est possible, par convoi spécial et avant toute autre marchandise, de la houille à Bladworth et à quelques autres endroits qui sont dans la même situation. L'état de choses est grave. Répondez, s'il vous plaît.

Signé) WILFRID LAURIER.

M. PATERSON.

Réponse :

Winnipeg (Manitoba), 29 novembre 1906.

Au très honorable sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre, Ottawa.

Je crains que, même si la mission du premier ministre de la Saskatchewan et du sous-ministre du Travail auprès de M. Mitchell à St-Paul était couronnée de succès, quelques jours devraient s'écouler avant que Lethbridge pût fournir de la houille, même en petite quantité. Dans l'intervalle, les autorités provinciales et M. Whyte agissent de concert afin d'empêcher que la disette de combustible ne cause des souffrances. Nous utilisons notre propre approvisionnement de houille à Fort-William et nous en transportons avec toute la célérité possible aux endroits que les autorités nous désignent. La houille dirigée sur Bladworth lundi devra parvenir à sa destination demain. Ayant prévu la situation actuelle à cause des grèves, des ordres furent donnés à la fin de septembre afin d'utiliser tous les fourgons disponibles pour le transport de la houille, même au risque de retarder le transport des grains. Autrement, il y aurait certainement eu une disette complète. Dans l'état actuel, M. Whyte croit qu'il n'y a pas lieu de craindre de graves difficultés.

(Signé) T. G. SHAUGHNESSY.

M. R. L. BORDEN : De quand est cette dépêche ?

M. LEMIEUX : D'hier. J'ai reçu à une heure avancée, hier, un télégramme du sous-ministre du Travail, M. King, m'apprenant qu'il avait reçu une précédente dépêche que nous lui avions adressée à un endroit de l'Ouest situé près de la frontière canadienne. Dans son télégramme, il m'annonce qu'il a reçu ma dépêche et que ce que je lui avais dit d'un entretien que j'avais eu la veille, pendant l'après-midi, avec M. Nanton, l'administrateur de la compagnie des charbonnages aurait l'effet voulu, c'est-à-dire mettrait fin à la grève. J'annonce à la Chambre que je m'attends à recevoir d'un moment à l'autre une dépêche de M. King à cet effet.

VOIES ET MOYENS—SUITE DU DEBAT SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Fielding :

Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre siège en comité des voies et moyens afin de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

M. HENRY HORTON MILLER (Grey-sud) : Le ministre des Finances, j'en suis sûr, a dû éprouver beaucoup de fierté et de plaisir, hier, en faisant son onzième exposé financier, en prononçant un discours remarquable quant au fond et quant à la forme et rempli d'agréables vérités. Si l'honorable ministre était animé de ces sentiments, je dois dire que tous les Canadiens loyaux et patriotes ont prêté l'oreille à ses paroles avec autant de plaisir et de satisfaction. Ceux d'entre nous qui ont entendu son dis-

cours sur le parquet de la Chambre ont été comblés d'aise et ceux qui auront le privilège de le lire dans les feuilles publiques éprouveront un plaisir aussi vif.

La revision d'un tarif doit toujours être une tâche offrant de grandes difficultés. Bien entendu, il serait impossible de contenter l'opposition, toujours avide de critique, toujours disposée à trouver à redire. L'autre jour, les journaux nous ont appris que nos amis, les conservateurs, avaient tenu un conciliabule et on dit que l'un d'eux a déclaré avec enthousiasme qu'ils avaient résolu de ne prendre aucune décision. Telle a été et telle sera probablement leur ligne de conduite : tomber d'accord pour ne rien décider. Ils ne décident rien au sujet de la revision du tarif si ce n'est de prendre la contre-partie de ce que le Gouvernement aura résolu et de critiquer avec acharnement la politique ministérielle quelle que soit l'orientation qu'on lui donne.

Il est difficile de plaire, non seulement, à la députation oppositionniste mais, aussi, à tous les citoyens de ce pays. A vrai dire, il est impossible de contenter pleinement un seul individu. Les uns seront satisfaits de certains articles du tarif ; personne n'approuvera celui-ci en entier. Jamais l'égoïsme humain ne perce plus qu'à l'époque du remaniement des droits de douane. Prenez des frères élevés sous le même toit, soit à la ville soit à la campagne, ayant vécu dans le même milieu, doués d'autant de franchise, d'intelligence et de patriotisme les uns que les autres. Les uns se livreront à l'agriculture. Il est presque certain que ceux-ci seront partisans d'un tarif peu élevé ou du libre-échange. D'autres s'adonneront à l'industrie. Ceux-là seront incontestablement favorables à un tarif élevé. Ce qui est singulier, c'est qu'aucun d'eux ne sera volontairement ni sciemment égoïste. Le cultivateur croira vraiment qu'un tarif modéré ou le libre-échange contribuerait à son succès et à sa prospérité tout en assurant le succès et la prospérité du pays. Le fabricant croira aussi sincèrement qu'un tarif de protection est indispensable non seulement pour lui mais pour la population entière. D'ailleurs, même ceux qui sont protectionnistes en théorie ne sont pas toujours d'accord. Par exemple, les marchands de bois sont d'avis que cet article devrait être frappé d'un droit élevé ; par contre, l'industriel qui fabrique des meubles ou d'autres articles en bois croit que cette marchandise, en tant que matière première, devrait entrer en franchise au Canada. Pareillement, le fabricant de fer-blanc est en faveur d'un tarif protectionniste, tandis que le ferblantier, ardent protectionniste à d'autres égards, est d'avis que sa matière première doit entrer en franchise.

Dans le remaniement du tarif, le Gouvernement ne doit pas obéir à des motifs indignes ; il ne doit pas tenir compte des suffrages à obtenir, des partisans à se concilier, mais des intérêts bien entendus de toute la population et des besoins du pays. Les uns se forgent l'idée que les gouvernants ne peuvent guère accroître ni diminuer la prospérité d'une nation. Ils ne peuvent pas, il est vrai, et ne pourront jamais rendre riches et prospères les paresseux, les prodigues, ceux qui manquent d'intelligence ou de volonté. Pourtant, un gouvernement qui perçoit et dépense environ $80,000,000 tous les ans doit certainement favoriser ou entraver le progrès, contribuer à la réussite ou à l'insuccès de l'industrie nationale. Non seulement, il a pour mission de percevoir et de distribuer chaque année de grosses sommes d'argent, mais il est le régulateur des prix, ce qui lui permet de déterminer où nous vendrons nos produits et où nous achèterons les articles dont nous avons besoin.

Par conséquent, le remaniement du tarif est une question grave et importante, qui ne saurait être tranchée à la légère ni avec précipitation, une question qui exige de patientes recherches et de sages réflexions. Je crois que le tarif que le ministre des Finances (M. Fielding) nous a soumis hier porte toutes les marques de patientes recherches, mûres réflexions, d'une étude impartiale des désirs des masses. Nous sommes fiers de nous rendre compte de ce que, à titre de Canadiens, nous n'avons peut-être pas apprécié assez tôt : l'immensité, l'abondance et la variété de nos ressources naturelles, de nos forêts, de nos mines, de nos pêcheries maritimes et d'eau douce, de nos terres arables qui produisent ou peuvent croître toutes sortes de produits agricoles et de fruits et nourrir des animaux de toutes les espèces, de nos chutes d'eau et de nos artères navigables qui nous procurent la force motrice et des moyens de transport à bon marché. Nous avons été généreusement dotés de tout ce qui est nécessaire pour devenir, ce que nous deviendrons, j'en ai la ferme confiance, et ce que nous sommes de nos jours en passe de devenir, une grande nation agricole, commerçante et industrielle.

L'immensité, l'abondance et la meilleure variété de ces ressources naturelles ne font que rendre notre tâche plus ardue.

Il n'est pas toujours possible de concilier les intérêts immédiats du marchand de bois, du cultivateur, du mineur, du pêcheur et du fabricant. Pourtant, il est vrai que, dans un sens plus large, il est impossible de secourir ou de favoriser une branche de l'industrie sans secourir ou favoriser toutes les autres dans une certaine mesure. D'un autre côté, tout ce qui paralyse ou entrave une branche de l'industrie paralyse, gêne ou entrave également les autres. Le Gouvernement ne doit donc pas ne tenir compte que des intérêts d'une industrie mais il doit veiller à la prospérité de toutes. Malgré la diversité et le conflit de ses intérêts, la multiplicité de ses fonctions ou de ses occupations, la variété de ses placements, notre population doit apprendre à donner et à

recevoir, à vivre et à laisser vivre, à tenir compte de bonne foi des intérêts d'autrui. De même que la variété de nos ressources donne lieu à de multiples entreprises, de même l'étendue de notre territoire cause un conflit découlant de la différence du milieu, du sol, des ressources, du climat et des races.

Un gouvernement sage et fidèle à sa mission ne doit pas tenir compte uniquement de l'intérêt d'une seule province, mais il doit envisager le bien de toute la Confédération, du midi au septentrion, du levant au couchant. Les habitants des différentes provinces comprennent que, malgré la divergence des opinions, nous ne formons qu'un seul et même peuple, que chacun doit tendre à assurer le progrès et la prospérité du Canada tout entier et ne pas travailler uniquement pour soi et pour son entourage.

Dans la revision du tarif, c'est plutôt l'expérience que la théorie qui doit nous servir de guide. Jouissant de nos jours d'une prospérité sans exemple, ce serait folie de bouleverser un état de choses qui nous a rendus prospères, par pure fidélité à une doctrine, fut-ce celle d'Adam Smith, de John Stuart Mills, de l'honorable M. George E Foster ou de tout autre économiste ancien ou moderne. De même que nous devons plutôt nous guider sur l'expérience que sur la théorie, je suis persuadé que nous devons profiter de l'expérience que nous avons acquise nous-mêmes plutôt que de suivre l'exemple de toute autre nation. S'il fallait imiter les autres pays, les uns nous proposeraient comme modèle la Grande-Bretagne et prôneraient le libre-échange parce qu'il a fait la prospérité de l'Angleterre.

Mais d'autres nous citent avec autant de raison l'exemple des Etats-Unis et nous disent que c'est parce que ce pays a un tarif élevé qu'il a prospéré, conséquemment nous devrions nous aussi chercher la prospérité dans un tarif élevé. Mais, monsieur l'Orateur, je prétends que nous sommes au Canada dans une situation bien différente de celle de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis, et que conséquemment nous devons adopter un tarif qui convienne aux circonstances particulières au pays. J'ai été heureux d'entendre l'honorable ministre des Finances nous dire aujourd'hui au commencement de son discours qu'il n'y aurait pas de changement radical dans le tarif. Le public, monsieur l'Orateur, ne demandait pas et n'espérait pas avoir de changements radicaux. Le " Monetary Times " un des principaux journaux commerciaux du Canada publié dans la ville de Toronto avait dans son numéro du 10 novembre un article concernant la revision du tarif. Je citerai un paragraphe de cet article, et je dois dire que le " Monetary Times " représente plutôt les intérêts de la classe commerciale et industrielle que ceux des cultivateurs.

Une ou deux industries, celles des lainages et des cotonnades, demandent plus de protection. Mais en somme la prospérité est si générale qu'un changement radical dans le tarif équivaudrait à un défi lancé à la Providence.

M. MILLER.

Monsieur l'Orateur, je crois qu'en revisant le tarif ainsi qu'on l'a revisé, sans y faire de changement radical, nous avons peut-être porté un défi à l'opposition, mais je préfère défier l'opposition que défier la Providence, ainsi que le dit le " Monetary Times ". Le " Farmers' Advocate ", le principal journal agricole du Canada publié dans la ville de London, (Ont.), et dans la cité de Winnipeg, (Man.), contient dans son numéro du premier novembre un court article qui se lit comme suit :

" Un tarif modéré est un mal nécessaire ", telles sont les paroles que nous mettions pour titre à un article sur la question du tarif publié le printemps dernier. Nous sommes encore du même avis, mais nous désirons ajouter que nous considérons le tarif actuel comme étant loin d'être trop modéré, et quelques-uns des droits pourraient fort bien être diminués dans la prochaine révision.

Je suis heureux de voir que l'opinion de ce journal agricole est exactement celle du ministre des Finances, qui a fait exactement ce que ce journal demandait, savoir : diminuer dans une mesure raisonnable les droits sur quelques articles.

Nous ne voulons pas exporter les produits naturels du Canada pour les faire manufacturer pour nous par l'étranger, et nous ne voulons pas être non plus une nation adonnée à une seule industrie. Nous désirons mener de front le développement de tous nos centres d'activité ; mais nous ne demandons pas et n'approuverons pas aucune tentative d'augmenter les droits ou les tarifs pour le seul objet d'enrichir quelques manufacturiers aux dépens du consommateur en général. Par-dessus tout la classe agricole repoussera le rôle de dupe . . .

Le " Farmers' Advocate " en parlant de duperie doit s'être rappelé les paroles de notre excellent ami, l'honorable député de Halton (M. Henderson).

Par-dessus tout, la classe agricole repoussera le rôle de dupe qu'on veut lui faire jouer en persuadant aux cultivateurs de s'unir pour demander plus de protection, ce qui dans la nature des choses ne peut nous faire aucun bien, mais ne vise qu'à préparer aux manufacturiers un semblant de justification de demander une augmentation des droits de douane en faveur de leurs produits, ce qui leur permettra de pressurer davantage les consommateurs. Les manufacturiers affaiblissent leur cause et s'aliènent les sympathies des gens indépendants en employant des arguments aussi légers pour se couvrir pendant qu'ils se préparent à voler le cultivateur.

Je crois, monsieur l'Orateur, que les cultivateurs de ce pays acceptent comme principe vrai qu'une augmentation de droits sur les produits de la ferme ne peut leur être d'aucune utilité. Il y a peut-être deux cas dans lesquels une augmentation de tarif ou des règlements douaniers pourraient avoir une certaine utilité pour les cultivateurs du Ca-

nada. Le premier se rapporte à l'importation au Canada de porcs américains. Dans cette circonstance le Gouvernement a agi très promptement à la grande satisfaction et pour le plus grand bien des cultivateurs canadiens.

Le deuxième se rapporte à l'importation de haridelles américaines qui non seulement venaient en concurrence avec les chevaux élevés sur les fermes canadiennes, mais empêchaient aussi l'élevage de chevaux de race. Ainsi, comme le dit le " Monetary Times ", pendant que quelques industries seulement demandent plus de protection, les manufacturiers du pays en général sont, je crois, satisfaits. Et ils ont raison de l'être, car en dépit des sombres prédictions et des discours pessimistes que sir Charles Tupper a prononcés lorsque M. Fielding a présenté son premier tarif, nous n'avons jamais vu au Canada une période où les manufacturiers ont autant prospéré que pendant les dix dernières années. Il n'y a jamais eu d'époque où ils ont aussi agrandi leurs établissements ou augmenté leur production, jamais ils n'ont été aussi pressés d'ouvrage à tel point qu'il sont obligés de travailler la nuit, et plusieurs même sont en retard dans l'exécution de leur commandes. Je parlais l'autre jour avec le gérant de l'une de nos plus grandes fabriques canadiennes, un homme qui généralement vote avec le parti conservateur et il me disait : " Nous ne demandons pas plus de protection, car nous en avons aujourd'hui autant que nous pouvons raisonnablement en attendre et demander."

Il ajouta : " Il nous ferait plaisir d'obtenir de meilleures conditions de transport par les chemins de fer. Je lui fis remarquer qu'un gouvernement libéral avait nommé une commission de chemin de fer et je lui conseillai, s'il avait quelques griefs à l'égard des chemins de fer, de les soumettre à la commission où il recevrait justice.

Je parlais il y a quelques instants avec un frabricant de meubles dans ma propre ville qui demandait une augmentation du tarif sur meubles. Je lui répondis que je ne pouvais pas favoriser cette augmentation ; que je ne croyais pas que les clients auxquels il vendait ses meubles dussent subir le fardeau d'une augmentation de droits, ni même que cette augmentation lui serait avantageuse comme fabricant de meubles. Une augmentation du tarif sur les meubles ne ferait que rendre plus facile la besogne de ceux que je considère être le plus grand fléau aujourd'hui dans le commerce du Canada, les organisateurs de compagnies, et plus facile aussi la multiplication du nombre de manufactures de meubles, ce qui causerait une surproduction dont le résultat serait une concurrence illégitime et nuisible.

J'admets que toutes les industries manufacturières du pays ne sont pas prospères. Aucun tarif ne peut créer et nous ne devons pas non plus essayer au moyen du tarif, de créer et maintenir des industries manufacturières qui n'ont pas les capitaux suffisants, qui manquent d'ouvriers habiles ou ont à soutenir la concurrence d'industries étrangères possédant des avantages naturels. Il y a des industries dans notre pays qui ont à lutter contre de si grands désavantages naturels, qu'aucun gouvernement ne serait justifié de protéger et d'entourer de sollicitude ces industries, simplement parce que sans cette sollicitude, elles ne peuvent ni prospérer ni vivre. Il est vrai aussi que dans quelques cas des manufacturiers des Etats-Unis et d'autres pays vendent leurs produits en Canada, non pas à cause de leur bon marché, mais à cause de leur qualité.

Je ne voudrais rien dire de mal de nos manufacturiers canadiens. Je crois qu'ils font leurs articles, règle générale, tout aussi bons et avec autant de soin que les autres fabricants du monde. Mais nous achetons des manufacturiers américains ou d'autres pays des articles que nous payons plus cher que des articles de même catégorie fabriqués au Canada, bien que leur prix soit plus élevé, parce qu'ils sont de meilleure qualité et meilleur marché en fin de compte.

Dans ce cas-là, ce n'est pas dans le tarif que le manufacturier canadien doit chercher le remède, mais dans un plus grand soin dans la fabrication et dans le choix de ses matériaux.

J'ai été très heureux d'apprendre que le Gouvernement avait décidé de conserver dans le tarif revisé la clause dont on s'est servi dans le passé pour la suppression des monopoles et dont on pourrait aussi se servir dans l'avenir si l'occasion s'en présente. J'ai été non moins heureux d'apprendre que le Gouvernement maintenait la clause contre le " dumping " et que non seulement il la conserve, mais qu'elle sera dans l'avenir applicable aux marchandises admises en franchise comme aux marchandises soumises à des droits ; de cette façon on augmente l'utilité de cette clause et on en fait un remède plus sûr pour empêcher qu'on encombre le marché canadien des produits de la surproduction étrangère.

J'ai pu constater que dans plusieurs parties du pays la prime accordée aux manufacturiers de fer et d'acier n'était pas populaire, mais j'ai été heureux d'apprendre de la bouche du ministre que les diverses industries qui ont été créées et maintenues au moyen de ces primes ont versé dans le trésor public, en droits de douane, des sommes égales aux primes qui leur ont été payées, droits de douane qui n'auraient pas été perçus sans cela. J'espérais que l'on ne serait pas dans l'obligation de renouveler ou d'étendre la période pendant laquelle on paierait ces primes sur le fer et l'acier manufacturés avec les minerais étrangers, mais je vois néanmoins avec plaisir que le chiffre des primes a été beaucoup réduit et que la période de paiement n'est prolongée que de trois ans et demi. J'estime que les primes sur le fer et l'acier manufacturé

avec du minerai canadien sont une chose toute différente. Nous avons dans notre pays des gîtes considérables de minerai de fer et nous espérons que le temps arrivera bientôt, s'il n'est pas déjà arrivé, où nous pourrons traiter avec succès ce minerai au moyen de l'électricité. Règle générale, ces mines de fer sont situées dans des régions impropres à l'agriculture, et si dans ces endroits qui sont aujourd'hui déserts, nous pouvons, grâce à quelque encouragement, établir de grandes aciéries qui utilisera le minerai canadien, nous garderions ainsi l'argent dans notre pays. Si par l'établissement de ces grandes industries, nous pouvions augmenter la valeur de notre marché local pour les produits de la ferme, ceux de nos filatures et autres établissements, je crois qu'il vaudrait la peine de donner cet encouragement.

J'ai été heureux aussi de voir que les primes sur le fer et l'acier sont réglées de façon à ne pas servir de proie aux trusts et monopoles de l'acier dans la république voisine. J'ai vu aussi avec plaisir que l'on avait mis la gazoline sur la liste des articles admis enfranchise. Quelques-uns croiront peut-être que c'est une question de peu d'importance, mais ainsi que l'a fait remarquer l'honorable ministre des Finances, l'usage de la gazoline augmente d'année en année. On s'en sert de plus en plus pour actionner les petites machines sur les fermes, sur les bateaux de pêcheurs, dans les imprimeries, et on s'en sert aussi dans beaucoup d'autres industries où l'on a besoin d'une force motrice. Mais la question a encore une plus grande importance, parce qu'aujourd'hui la majorité des fabricants de machines à gazoline les construisent de manière qu'à peu de frais et de travail elles puissent être actionnées par l'alcool dénaturé.

Le ministre nous a parlé dans son exposé budgétaire de l'alcool dénaturé ; mais comme cet article tombe plutôt sous l'application des droits d'accise que du tarif des douanes, je n'en parlerai pas pour le moment.

Je dois dire que les cultivateurs ont vu avec un plaisir tout particulier que le nouveau tarif accorde une réduction de 2½ p. 100 sur les moissonneuses, les faucheuses, les faulx, les bèches, les pelles et autres instruments aratoires.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a ridiculisé cette réduction de 2½ pour 100 ; il a prétendu qu'elle serait de peu de valeur ou d'aucune valeur pour les cultivateurs. Il a dit que les manufacturiers d'instruments aratoires vendaient leurs produits aux marchands de gros, que ceux-ci les revendaient aux marchands de détail et ces derniers les vendaient aux cultivateurs. En réalité, cela n'est pas. Les instruments aratoires sont vendus directement par le manufacturier à l'agriculteur qui s'en sert, par l'entremise d'un agent auquel généralement on paie une commission, et comme la concurrence est très active aujourd'hui entre les vendeurs d'instruments aratoires, je crois que l'agriculteur bénéficiera de la réduction du tarif dans son entier, comme on l'espère.

L'honorable député de Toronto-nord a demandé aussi pourquoi on n'avait pas fait la réduction de 10 pour 100. Je constate qu'il n'est pas à son siège aujourd'hui. S'il y était, je lui demanderais de nous dire franchement et honnêtement s'il ferait lui-même aux cultivateurs une réduction de 10 pour 100 de droits sur les instruments aratoires, si c'était lui qui faisait le tarif ; mais, je suis certain que si jamais les cultivateurs veulent avoir une réduction de droits sur leurs instruments aratoires, ce n'est pas à lui ni à son parti qu'ils s'adresseront.

Je suis certain que le ministre des Finances et ses collègues de même que tous les amis de leur pays doivent être heureux d'apprendre que l'administration de chaque ministère public l'année dernière a donné un bon excédent de recettes sur les dépenses. Je me rappelle que l'excédent que nous a annoncé le ministre des Finances l'année dernière dans le service des postes n'était pas aussi élevé que celui qu'on a obtenu, et il s'est demandé si c'était une bonne chose pour le pays que d'avoir un excédent dans ce département. Je suis heureux, monsieur l'Orateur, de voir que le directeur général des Postes actuel et ses prédécesseurs ont si bien administré ce département que les déficits des années passées sont entièrement disparus, et que malgré la diminution substantielles dans les tarifs postaux, nous ayons aujourd'hui le magnifique excédent de plus d'un million de dollars. Mais je voudrais qu'on emploie cet excédent ou du moins une partie à donner une extension plus rapide et à l'amélioration du service postal dans les campagnes.

Je suis excessivement heureux et je suis certain que la population du pays le sera aussi d'apprendre que l'honorable directeur général des Postes (M. R. Lemieux), étudie l'établissement d'un service de colis postaux qui sera d'un grand avantage à tout le monde, aux citoyens des villes comme aux habitants de la campagne. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), autrefois ministre des Finances, avec toute son expérience, avec tout son talent de parole et toute l'habileté qu'il possède dans le jeu des chiffres, n'a pu faire autre chose que de s'agiter et se tourner vers les quatre points cardinaux lorsqu'il a essayé vainement, dans son discours d'hier soir, d'amoindrir ou d'obscurcir le magnifique exposé du ministre des Finances. Sa tâche était d'ailleurs extrêmement difficile. Il lui fallait dire quelque chose, et comme il n'avait rien à dire de sérieux, il a essayé de placer un voile devant les yeux du peuple en entassant une masse de chiffres. Sa première accusation a été de dire que le parti libéral avant 1896 avait déclaré que si le

peuple le portait au pouvoir il considérerait de son honneur et de son devoir de diminuer le tarif, mais qu'une fois arrivé au pouvoir il n'a pas tenu sa promesse.

Je prétends le contraire, monsieur l'Orateur, car il y a eu des réductions dans le tarif, réduction plus ou moins forte dans le tarif général et réduction considérable au moyen du tarif de la préférence en faveur de l'Angleterre. Peut-être que le changement n'a pas été aussi grand que celui auquel s'attendaient les chefs du parti libéral de cette époque et le peuple. Mais, monsieur l'Orateur, lorsque les conditions changent, il faut aussi changer les méthodes, et le parti comme le gouvernement qui sont incapables de changer leurs méthodes ou leur politique lorsque les besoins du pays le demandent, ne mérite pas qu'on le porte au pouvoir. Même si le changement était dû, non pas tant aux nouvelles conditions qu'à la modification dans les opinions, les électeurs ne s'occuperaient pas autant de savoir si les principes prêchés par le parti libéral avant 1896 ou par quelque membre de ce parti étaient justes et sages, ou si l'attitude du parti en ce temps-là valait mieux que celle d'aujourd'hui, pourvu que lorsque ce parti est arrivé au pouvoir en 1896, lorsque la responsabilité du gouvernement lui fut confiée, ses jugements, ses actions et son attitude fussent sages et que par leur mise en pratique d'une façon continue jusqu'à ce jour, il ait donné à ce pays une prospérité telle qu'on en a jamais vue de semblable auparavant.

On a porté l'accusation qu'il y avait eu augmentation de dépenses et augmentation de taxes.

Non, monsieur, l'impôt n'a pas augmenté. Il y a augmentation de recettes, augmentation de dépenses, mais l'impôt accuse une réduction. Je crois que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et tous les députés qui l'entourent admettront que le tant pour cent de l'impôt douanier est moins élevé aujourd'hui que sous l'ancien régime conservateur. L'honorable député de Toronto-nord a souvent répété, avec justesse et raison, qu'il est possible d'administrer convenablement et profitablement les affaires politiques d'un pays en employant les mêmes règles, les mêmes méthodes qu'un homme d'affaires emploie pour administrer correctement et profitablement son commerce. Souffrez que j'en donne un exemple. Un jeune homme vient à Ottawa et s'engage pour vendre de la mercerie, des bibelots. Il a peu ou point de dépenses à payer, pas de loyer, pas de taxes, pas de salaires aux commis, pas de frais de réclames. Après un certain temps, le jeune homme loue un petit magasin et y étale un fonds de commerce. Quelques-uns de ses amis parmi les plus pessimistes, lui prédisent sa ruine financière avec l'augmentation de ses dépenses. Mais le jeune homme prospère dans sa nouvelle entreprise. Plus tard, il agrandit son magasin, emploie un personnel de commis, établit un service de livraison en voiture et paie des assurances et des taxes plus élevées, des frais d'annonces considérables. Mais il continue d'agrandir de temps à autre son magasin. Chaque agrandissement marque l'augmentation du personnel et du chiffre des dépenses, et ses amis continuent à lui prédire la banqueroute. Plus tard encore, ce jeune homme est à la tête d'un beau commerce de gros, encaisse beaucoup d'argent et jouit d'une grande prospérité. De même, lorsque le député de Toronto-nord et ses amis gouvernaient le pays, ils vendaient de la mercerie, des bibelots. Mais aujourd'hui, sous l'habile administration de notre premier ministre, aidé du groupe d'hommes habiles, honnêtes, pratiques qui l'entourent, le pays est à la tête d'un commerce de gros rémunérateur et prospère, dont les profits retournent à tous les Canadiens.

Une personne de ma connaissance est engagée dans une petite industrie. Sa femme est presque folle. Chaque fois que la pauvre créature voit entrer à l'usine un rouleau de la matière première destinée à la fabrication des produits de cette manufacture, elle devient folle furieuse. Elle croit que l'argent déboursé pour le paiement de la matière première est perdu et que la misère ne tardera pas de venir. Elle comprend à peine que son mari gagne mieux que jamais sa vie et qu'il dépose chaque année plus d'argent à la banque. J'ose dire, monsieur l'Orateur, qu'il y a aujourd'hui dans le pays bien des fous à part cette pauvre femme.

L'honorable député de Toronto-nord a dit, hier soir, que les conservateurs se trouvaient en présence d'une double alternative lorsqu'ils étaient au pouvoir. Quelles étaient ces deux alternatives ? Voici ses paroles : " Soit plus de taxes, soit plus de dettes." Et nous avons répondu " Plus de dettes." Ces aveux sont très francs ; ils soulagent la conscience, je crois ; c'est une confession sincère. Ils ont répondu : " Plus de dettes." et en réalité c'est le temps où la dette augmentait d'année en année. Mais, monsieur, si ce sont ces deux seules alternatives qui embarrassaient tant les conservateurs il y a juste dix ans, lorsqu'ils furent délivrés des ennuis, des travaux, des soucis, des honneurs et des avantages du pouvoir, le grand parti réformiste fut mis en présence d'une autre alternative lorsque le peuple lui confia les soins de l'administration. Ce grand parti réformiste en 1896, et non moins grand aujourd'hui, parla ainsi: Nous allons nous mettre résolument à l'œuvre ; nous allons mettre de l'activité dans les affaires ; nous allons donner du mouvement, de la vie, de l'ardeur dans l'administration des affaires du pays ; nous allons donner le branle au rouage du commerce, nous allons nommer un ministre qui s'occupera des vastes territoires de l'Ouest, cette grande solitude, qui la colonisera, la développera, en révélera l'existence à l'uni-

vers ; nous allons enrayer l'immigration de nos meilleurs ouvriers aux Etats-Unis, en quête de travail ; nous changerons la direction du courant de l'immigration et nous amènerons chez nous les citoyens américains, les immigrants de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et des premières nations européennes.

Nous ferons connaître notre pays, nous ferons savoir à l'univers que nous existons, nous ferons connaître ce que nous avons à échanger. Nous donnerons plus de profondeur à nos canaux, nous donnerons à l'Ouest une seconde ligne de chemin de fer; nous réduirons le tarif postal afin de permettre aux hommes d'affaires de communiquer entre eux à meilleur marché ; nous nous occuperons du travailleur canadien, nous fonderons un ministère du travail et le placerons sous la direction d'un ministre du Gouvernement, nous nous occuperons des intérêts agricoles du pays ; nous ne nommerons pas pour remplir la charge de ministre de l'Agriculture un brasseur de bière ou un docteur en médecine, comme ont fait les conservateurs, mais nous confierons l'administration de cet important ministère, pour s'occuper du bien-être, du progrès et du succès de nos cultivateurs, à un homme, l'honorable Sydney Fisher, qui, comme ministre de l'Agriculture n'a jamais eu son égal soit dans les diverses administrations fédérales, soit dans les administrations provinciales antérieures ou subséquentes à la confédération, à la seule et unique exception de l'honorable John Dryden. Le parti réformiste a dit en 1896: Nous attirerons, nous ferons appel au sentiment de la bonne vieille mère patrie en lui accordant sur notre marché un traitement de faveur. Il dit encore : Quelle que soit la différence d'origines des diverses nationalités qui habitent le Canada, quels que soient les peuples dont ils sont issus, quelles que soient les origines de leurs ancêtres, quel que soit le sang qui coule dans leurs veines, quelle que soit leur langue maternelle, à quels que dieux qu'ils sacrifient, nous ferons cesser à jamais les dissensions, les querelles, les animosités de races et de religions et un peuple uni travaillera d'un commun effort pour le plus grand bienfait de ce beau grand Canada.

Monsieur l'Orateur, en adoptant cette autre alternative, ces moyens pratiques, nous avons pu nous tirer d'affaire jusqu'à ce jour sans augmenter ni la dette ni l'impôt. Je crois que le parti réformiste a choisi la meilleure alternative. Je dis : moins de dettes, tandis que l'honorable député de Toronto-nord a conseillé plutôt de contracter plus de dettes. Je suis heureux de pouvoir annoncer à la population que les Canadiens ont une dette nationale qui représente pour chaque individu $3 de moins qu'il y a dix ans, soient $15 de moins pour une famille de cinq membres. L'honorable député qui a porté la parole, hier soir, a parlé de l'augmentation de la dette nationale. D'aucuns prétendent que le Gouvernement aurait dû

s'efforcer encore plus de réduire la dette et j'espère moi-même que le temps viendra ou le Gouvernement devra avec sagesse, avec prudence, avec à-propos, non seulement ne pas augmenter la dette mais bien la réduire sensiblement. On parle d'augmentation de l'impôt. Si en ma qualité de citoyen canadien je n'achète pas plus de marchandises aujourd'hui que j'en achetais aux anciens jours de l'administration conservatrice, si je ne donne pas plus d'extension aujourd'hui à mes affaires qu'autrefois, je ne contribue pas un sou de plus au revenu ni ne paie un sou de plus d'impôt, mais plutôt moins. Mais si à cause de la prospérité grandissante, à cause de l'amélioration de nos marchés, il me plaît de donner plus d'essor à mon commerce, ou si à cause du degré plus accentué de la richesse et de la prospérité, je puis me permettre de vivre plus confortablement et puis me payer le luxe de conforts et du superflu que je ne pouvais pas me donner sous le régime conservateur, alors je m'attends à contribuer davantage au revenu et j'en suis fier.

L'honorable ex-ministre des Finances dit que l'augmentation du commerce d'exportation et du commerce d'importation n'est pas toujours une indication sûre du volume du commerce d'un pays.

Il prétend que cela n'est pas une piqûre de maringouin comparé au commerce domestique. Je le remercie de l'expression. Je remercie l'honorable député d'attirer l'attention sur l'importance du marché domestique. Je dis, monsieur l'Orateur, que les industriels n'ont jamais eu un aussi bon marché au pays, grâce à la mise en valeur de l'Ouest et à la colonisation rapide de ces régions, grâce à la plus grande prospérité du pays dans toute son étendue.

Je répète que jamais auparavant les cultivateurs n'ont eu un meilleur marché pour l'écoulement de leurs produits, grâce à la prospérité de nos industries, au progrès de nos villes et nos campagnes. Je maintiens que nous jouissons aujourd'hui, sous la sage administration du gouvernement libéral, de ce développement symétrique recommandé et revendiqué dans l'article de rédaction du "Farmer's Advocate."

Nos amis les conservateurs parlent souvent d'un marché pour nos produits agricoles, mais ils semblent oublier de parler d'un marché domestique pour les produits de nos manufactures. Je soutiens qu'il est tout aussi important d'avoir un marché pour nos produits manufacturés, et j'attire l'attention de nos industriels sur le fait qu'ils n'ont pas un autre marché aussi avantageux que celui qu'ils trouvent sur les fermes des cultivateurs canadiens. Je dis donc que nos industriels ne devraient pas s'opposer, comme il ne s'opposent pas d'ailleurs, je crois, à l'existence de telles conditions qui permettent aux cultivateurs non seulement de pouvoir acheter, mais de pouvoir payer ; ils ne doivent pas entraver le

cultivateur car ils se nuiraient ainsi à eux-mêmes.

L'honorable député dont j'ai parlé a déclaré aussi que c'est un mauvais et faux principe d'accumuler des excédents. L'honorable député est au moins logique, car de son temps il s'est donné bien garde de tomber dans cet abus. Je crois que s'il était ministre des Finances aujourd'hui, il verrait l'excédent à travers des lunettes différentes de celle qu'il emploie dans les rangs de l'opposition. Il a dit qu'il est mauvais de se vanter d'un excédent, de tirer de la population l'argent nécessaire pour le développement du commerce et du pays.

L'honorable député a raison de dire que jamais dans l'histoire du Canada on a placé et l'on place encore autant d'argent dans le commerce et dans les entreprises diverses.

Malgré cela, malgré les placements de si vastes capitaux, il n'en est pas moins vrai que les dépôts dans les banques autorisées, qui étaient de $180,000,000 en 1905, représentent aujourd'hui un total de $468,000,000 ou près de trois fois plus. On nous a dit que l'importation de produits manufacturés fait concurrence à notre main-d'œuvre, mais je demande à l'orateur d'hier soir si les ouvriers ont jamais été plus prospères que de nos jours. Je demande si jamais nos journaliers, nos ouvriers, nos artisans ont pu se procurer plus facilement du travail et si jamais leur travail a été mieux rémunéré que de nos jours. Il y a dix ans, nos ouvriers partaient en foule pour aller chercher du travail aux Etats-Unis, mais aujourd'hui les ouvriers restent au pays heureux et contents, ayant abondance de travail et ample rémunération de leur travail.

On nous a informés que, l'année dernière, les Etats-Unis nous avaient fourni des marchandises pour une somme de $180,000,000, et que nous, de notre côté, nous ne leur en avions fourni que pour $70,000,000. C'est l'exacte vérité. Nous avons reçu des Etats-Unis, l'année dernière, pour $180,000,000 de marchandises ; mais une grande partie de ces envois consistaient en or et en argent ainsi qu'en matières premières pour nos industries, lesquelles sont admises en franchise. Il faut également tenir compte des denrées que nous importons des Etats-Unis—et que nous continuerons d'en importer—parce qu'elles sont le produit de régions favorisées d'un climat très différent du nôtre. Même sous un régime conservateur, on ne saurait produire dans notre pays les bananes, les oranges, les citrons, le sucre de canne, le riz et autres denrées qu'on obtient dans les états du Sud. En terminant, l'honorable député de Toronto-nord s'est déclaré satisfait de ce que le parti conservateur avait amené le grand parti libéral à adopter ses vues en matière fiscale. Certes, c'était là de l'inconséquence de sa part. Après s'être moqué de notre politique douanière, il finit pas déclarer que nous avons emboîté le pas à son propre parti. Evidemment, il doit se tromper dans un cas ou dans l'autre.

Dans tous les cas, c'est la théorie que nous entendons si souvent exposer par nos amis conservateurs. Ils prétendent que la prospérité actuelle de notre pays est le résultat de l'établissement par les conservateurs d'un tarif de protection il y a nombre d'années. Je me rappelle avoir entendu un membre de ce parti, dans une assemblée politique, s'exprimer en ces termes : " Un cultivateur me disait récemment qu'il avait planté des pommiers quinze ans auparavant, et que ces pommiers ne faisaient que de commencer à lui donner des fruits. C'est l'histoire du parti conservateur qui a inauguré la politique douanière nationale ; nous ne faisons que commencer à recueillir les fruits de cette politique ". A cela je répondrai, monsieur l'Orateur, que si le parti conservateur, après avoir planté l'abre de la politique nationale, n'a pu en obtenir malgré tous ses soins que des fruits tavelés, insipides et de mauvaise conservation ; et si, d'autre part, le gouvernement libéral a fait produire à ce même arbre des fruits succulents, de belle couleur, de saveur délicate et apparemment susceptibles de se conserver dans les meilleures conditions, en un mot si nous nous sommes montrés arboriculteurs plus habiles, on fera mieux de continuer à nous laisser en soin l'arbre qu'ils prétendent avoir planté.

L'honorable député de Toronto-nord déclare que les cultivateurs anciens partisans des libéraux doivent être très perplexes quand, réunis chez le marchand du village ou se rencontrant sur la rue, ils discutent entre eux l'attitude du parti libéral sur la question du tarif. Mais je lui répondrai : Si le cultivateur libéral de vieille roche est perplexe aujourd'hui, ce n'est pas en se tournant du côté de l'honorable député de Toronto-nord qu'il trouvera la lumière. Celui-ci, en effet, se déclare en faveur, non pas d'une réduction, mais d'une augmentation de la dette publique et nous invite à suivre l'exemple de la grande république voisine avec son tarif de 50 p. 100. Mais, monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir vous faire part aujourd'hui de paroles plus encourageantes que celles dont s'est servi l'honorable député en question. Le 17 septembre dernier, l'association des manufacturiers du Canada se réunissait dans la ville de Winnipeg, et M. C. C. Ballantyne, président de la société, s'exprimait en ces termes devant une assemblée nombreuse :

C'est avec un grand plaisir que je fais la revue des progrès réalisés par le Canada depuis un an, et que je relève de toutes parts des signes de bien-être chez notre population et de prospérité dans notre monde financier.

Le commerce extérieur du Canada a subi un accroissement remarquable. Le chiffre total des échanges dépasse de $73,046,000 le chiffre correspondant de l'année 1904-1905: nos exportations ont augmenté de $53,270,000, soit en chiffres ronds, de $20,000,000 de plus que nos

importations. Les importations à provenance des Etats-Unis, accusent une nouvelle augmentation. Cette année, elles atteignent le chiffre de $180,729,000, soit une augmentation de 8 pour 100 sur l'année précédente. Un résultat satisfaisant, c'est que le chiffre de nos importations à provenance de la Grande-Bretagne accuse une augmentation proportionnellement plus forte que le chiffre des importations à provenance des Etats-Unis. L'augmentation est de 13 pour 100; le chiffre total des importations est de $69,298,000.

Puis le président de la société des fabricants ajouta :

Il n'est pas douteux qu'une grande partie de cette augmentation. . . .

C'est-à-dire de l'augmentation dans la quantité des marchandises que nous avons importées de la Grande-Bretagne.

—ne soit l'effet direct du tarif préférentiel. La valeur de nos exportations de produits agricoles et animaux a été de $120,518,000, soit une augmentation de $2,197,000 sur 1905. Les exportations d'articles manufacturés qui étaient de $21,191,000, se sont élevés au chiffre de $24,561,000, ce qui indique un progrès d'à peu près 16 pour 100.

Or, monsieur l'Orateur, si, l'an dernier, nos exportations de produits ogricoles ont été de 25 pour 100 plus élevées que celles de l'année précédente, et nos exportations d'articles fabriqués, de 16 pour 100 plus élevées, ce qui voudrait dire que le chiffre total serait doublé dans l'espace de six ans, alors, je dis que nous n'avons aucune raison sérieuse de nous plaindre. J'ai l'espoir que, d'ici à plusieurs années, nous relèverons les mêmes manifestations de prospérité continue, que nous lirons la même expression de bonheur et de contentement dans la figure de tous les citoyens du Canada, bonheur et contentement provenant de ce que jamais auparavant les cultivateurs canadiens n'ont aussi bien réussi à améliorer leurs fermes, de ce que jamais auparavant les fabricants canadiens n'ont réussi à augmenter à ce point leurs affaires, de ce que jamais auparavant le peuple canadien n'a réussi à ce point à se libérer de l'hypothèque, et à payer aussi rapidement ses dettes ; de ce que jamais auparavant l'ouvrier canadien n'a trouvé autant d'occasions de s'employer à de bons salaires ; de ce que jamais auparavant la prospérité n'a été aussi générale. J'espère qu'à toutes les réunions annuelles, que ce soit celle des agriculteurs ou que ce soit celle des fabricants, ou encore qu'il s'agisse de l'exposé des motifs du budget, nous aurons ce même magnifique tableau de prospérité générale et de développement national que nous avons vu depuis dix ans se dérouler sous nos yeux. Je me rappelle que dès avant 1896, le très honorable chef actuel du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) s'exprima dans ce sens-ci : Si le peuple canadien place mon parti au pouvoir, il ne faudra pas de longues colonnes de chiffres pour démontrer que le pays est prospère, la prospérité sera générale ; chacun en recevra sa part et entendra les pièces de monnaie sonner dans son gousset. Si c'était là la convention, elle a été exécutée à la lettre ; si c'était là la prophétie, elle a été réalisée.

Monsieur l'Orateur, j'ai le ferme espoir que tous les Canadiens de jugement se rendant compte de la différence entre l'état qui était le leur sous l'ancien régime conservateur, et l'état qui est le leur aujourd'hui sous le régime avisé du gouvernement Laurier, continueront d'ici de longues années de maintenir dans ses fonctions le premier ministre, entouré comme il l'est aujourd'hui des hommes capables, entendus dans les affaires et dévoués au pays dont il a pu et dont il a su faire ses lieutenants. Monsieur l'Orateur, si toutes ces choses sont véritables, je prédis qu'il se passera bien des années avant qu'on puisse établir que le pays est mal administré et s'en va à la ruine ; ou du moins, on n'en fournira pas de preuves plus sérieuses et plus convaincantes que celles fournies hier soir par l'ancien ministre des Finances, lorsque, hors de lui et à bout de ressources, il nous a soumis cette longue colonne de chiffres, lui, l'homme du passé, l'ancien ministre des Finances qui n'a jamais pu que créer ou augmenter notre dette publique.

M. CLEMENTS : L'honorable député voudra-t-il dire s'il est favorable ou défavorable à la proposition de réduire de 10 pour 100 les droits sur les instruments agricoles et si, d'autre part, il est heureux de constater quelles grandes quantités de produits agricoles il nous arrive actuellement des Etats-Unis ?

M. MILLER : Le premier qui a proposé de réduire de 10 pour 100 les droits d'entrée sur les instruments agricoles a été, si je ne me trompe, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Quand il aura fait connaître son opinion, je serai heureux de donner la mienne.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : Monsieur l'Orateur, ces modifications du tarif qu'on nous annonce à son de trompe depuis si longtemps, sont enfin un fait accompli. Nous avons attendu patiemment, et nous en sommes récompensés, puisque nous avons eu le plaisir d'entendre le ministre des Finances (M. Fielding) faire l'exposé des modifications qu'on se propose d'effectuer. Tous nos commerçants, fabricants et autres sont particulièrement intéressés dans toute modification qu'on pourra faire du tarif. A mon sens, le gouvernement actuel s'est montré beaucoup trop hésitant dans l'exécution de cette tâche. Je reconnais bien le mérite qui revient à cet honorable ministre pour nous avoir soumis ce qu'il croit consciencieusement être une bonne mesure, ne prêtant guère le flanc à la critique, et ne pouvant qu'être bien vue dans le monde des affaires. Je crois que c'est la fin que l'honorable ministre s'est

efforcé d'atteindre, et c'est ce qui m'engage à lui en offrir mes félicitations. Mais il ne faut pas que je passe le temps à couvrir l'honorable ministre de fleurs ; il vaut mieux que je joue à son égard le rôle de l'ami sincère. Je ne veux aucunement me livrer à des attaques personnelles, mais simplement exposer le plus clairement possible mes vues sur le tarif, laissant à quelque autre député, et, remettant à quelque autre circonstance, le soin de discuter les autres questions soulevées par l'exposé budgétaire.

De nos jours, la préparation d'un tarif exige de la science. Si je ne me trompe, le très honorable premier ministre nous a promis, il y a un an ou deux, que notre prochain tarif serait un tarif scientifique. Ce serait là une chose très désirable ; mais la critique la plus sérieuse que je désire faire aujourd'hui à l'égard de cette œuvre du ministre des Finances, c'est qu'elle se décompose en quatre tarifs, sans compter plusieurs annexes ou appendices, tandis que ces messieurs, à leur avènement au pouvoir, nous avaient promis qu'on allait abolir tout tarif autant que possible. Nous avons en premier lieu le tarif préférentiel, puis le tarif général, la surtaxe, le tarif moyen, la disposition contre le " dumping ", celle contre les coalitions, et plusieurs autres qu'il serait trop long de mentionner. Je dis donc que cette complexité va être une source d'ennuis pour l'importateur.

Avant d'aller plus loin je ferai observer que je ne parle pas ici en qualité de fabricant, comme on me le reproche parfois. Je profite de l'occasion pour déclarer que je ne suis pas et n'ai jamais été membre de l'association des manufacturiers. On a souvent pensé que j'en étais membre, et on m'a souvent critiqué comme tel ; mais il n'en est pas moins vrai que je ne suis et que je n'ai jamais été membre de l'association des manufacturiers. Quand je me suis trouvé présent à quelqu'une des réunions de cette société, ç'a été à titre d'invité, exactement au même titre que certains honorables députés de la droite. Mais en traitant cette question aujourd'hui, je ne me place pas au point de vue du fabricant et du marchand, ce que j'ai toujours été toute ma vie ; je désire simplement énoncer la ligne de conduite qui me paraît être la plus conforme aux intérêts généraux du pays. La circonscription que j'ai l'honneur de représenter me paraît bien être dans les conditions moyennes du pays ; on ne saurait choisir une dans tout cet immense Dominion qui reproduise mieux les conditions ordinaires. Elle porte le nom de Brantford, il est vrai, mais c'est là le résultat du dernier remaniement des circonscriptions électorales de cette partie du pays. Bien qu'on lui ait imposé le nom de Brantford, elle ne comprend pas simplement la ville de Brantford : elle comprend aussi deux townships de cultivateurs prospères ; de telle sorte que lorsque l'on parle de la circonscription de Brantford, il s'agit à la fois de la ville de Brantford, centre de fabrication, et de deux townships de cultivateurs prospères. Dès lors, je dis que j'ai une aussi bonne idée qu'on en peut obtenir dans la plupart des circonscriptions du Canada de ce qui est nécessaire dans l'intérêt des fabricants et des cultivateurs. Pour cette raison, je m'en vais discuter la question, non pas au point de vue d'une classe quelconque, mais dans l'intérêt de toutes. C'est le but que je désire atteindre.

Le tarif, ou plutôt les tarifs qu'on nous soumet sont très compliqués, et, par suite, les négociants ne sauront qu'avec difficulté ce que leurs marchandises vont leur coûter. C'est toujours une préoccupation très sérieuse de l'homme qui fait une commande que de savoir exactement ce que les marchandises vont lui coûter une fois déposées dans son entrepôt. Sous ce régime de tarifs divers et compliqués, aucun importateur ne pourra dire : Ces marchandises m'auront coûté telle somme, une fois déposées dans mon entrepôt. Au moment où il achète la marchandise, il ignore si elle sera soumise à la disposition contre le " dumping ", ou si le prix porté sur la facture sera accepté à la douane ; il ignore s'il ne sera pas appelé à payer un droit surélevé, non seulement au moment de la réception des marchandises, mais plus tard même lorsqu'une grande partie aura été écoulée et qu'il lui sera impossible par suite de se refaire. Toute cette réglementation est trop complexe.

La droite s'était vantée qu'elle abolirait tout tarif ; mais voilà qu'elle en établit quatre. Faisons la comparaison avec un pâturage. Le tarif conservateur, adopté en 1878, était comme une bonne et solide clôture autour du pâturage. Il répondait bien au rôle qu'on lui avait assigné, et c'est grâce à lui que nos grandes industries ont pu être établies, quoi qu'en disent ces messieurs de la droite ; et ces industries se sont développées constamment depuis, en dépit de nombreuses difficultés. Ainsi donc, en '78, nous n'avions que cette unique barrière autour du pâturage. Aujourd'hui, bien que le pâturage n'ait pas changé, il est entouré de plusieurs clôtures. Nous avons le tarif très élevé, le tarif général, le tarif moyen et le tarif préférentiel, avec toutes ces annexes dont j'ai parlé. C'est là un état de choses très compliqué, à tel point qu'il faudrait un avocat de Philadelphie pour découvrir ce que coûteront les marchandises importées une fois arrivées au Canada.

Ce qui n'empêche pas qu'un animal, s'il sait s'y prendre, arrivera à franchir tous ces obstacles. On dirait un dédale : vous avancez, vous revenez sur vos pas et, après avoir erré ici et là, vous atteignez le but sans avoir eu à franchir un seul obstacle. Il vaudrait mieux que l'activité industrielle et commerciale de notre pays fût protégée au moyen d'une seule solide barrière qu'au moyen des cinq ou six clôtures que l'honorable ministre voudrait élever. Les négociants canadiens vont lui reprocher vive-

ment d'avoir établi un tel tarif. Les importateurs canadiens ne sont pas les ennemis du pays. Ils versent leur part de contributions dans la caisse publique, et méritent qu'on les traite avec égards et qu'on n'entrave pas leurs opérations. On ne devrait pas les mettre dans l'obligation d'acheter des marchandises sans savoir ce que ces marchandises leur coûteront une fois déposées dans leurs entrepôts, et s'ils pourront retirer quelque bénéfice de leurs ventes. C'est là ma première et principale critique au sujet de cette mesure.

On a affirmé qu'il existait un profond antagonisme entre le cultivateur et le fabricant. C'est là, monsieur l'Orateur, une grossière exagération. Je crois qu'en somme le cultivateur et le fabricant s'entendent fort bien au Canada, et l'antagonisme qui peut exister entre l'un et l'autre ira toujours en diminuant, si par intérêt ou par ambition politique on ne s'applique pas à l'aggraver. Qu'on n'oublie pas qu'il existe dans notre pays deux grandes sources de richesse et de prospérité : l'agriculture et la fabrication. Je prétends qu'il entrait dans les vues de la Providence que nous eussions les deux. Nous avons les ressources matérielles, la population, l'énergie et l'intelligence et tout ce qu'il faut à part cela pour faire de notre pays un centre de fabrication aussi bien que de culture. Ces deux modes de travail ne sauraient s'exclure l'un de l'autre ; ils s'entr'aident plutôt. Je prends ma propre circonscription comme exemple, non pas que je désire en tirer orgueil, mais simplement parce que je suis mieux en état d'en parler que d'aucune autre ; et je ferai voir que le tarif protecteur a donné dans cet endroit des résultats favorables à la fois pour le cultivateur et pour le fabricant. En 1878, nous avions dans la ville de Brantford quelques petites industries, des industries assez bien établies, sans doute, mais opérant sur une très petite échelle. Le tarif de 1878, établi par sir Leonard Tilley, est probablement dans son ensemble le meilleur que nous ayons jamais eu en ce pays ; je me demande si nous en aurons jamais un qui lui soit comparable. Grâce à l'établissement de ce tarif, une impulsion générale fut donnée aux industries de toute sorte dans le pays. Il est vrai qu'il fut combattu dans le temps par nombre de nos cultivateurs les plus intelligents.

J'ai eu l'honneur de prendre part ici, pour la première fois au cours de ma carrière parlementaire, au débat sur le tarif, et à dater de ce jour, j'ai toujours fermement adhéré au régime du protectionnisme mitigé. Non, je ne suis pas protectionniste à outrance ; je me contente de réclamer une protection adéquate. On m'a quelquefois demandé de définir ce que j'entends par protection adéquate et j'ai répondu que la protection adéquate est celle qui protège réellement. Je tiens à élucider ma pensée. Si vous me demandez quel genre de paletot je vais porter aujourd'hui, je vous demanderai quel genre de température nous aurons et je m'habillerai en conséquence. S'il fait froid, je me revêterai d'un paletot à fourrure ; si la température est modérée, je porterai un pardessus léger et s'il fait chaud, je me dispenserai de tout pardessus. Ainsi en est-il du tarif. Quelquefois une protection de dix pour cent est suffisante ; d'autres fois il suffit de vingt pour cent, tandis qu'en d'autres circonstances, une protection de trente et même de quarante pour cent serait insuffisante.

Je n'affirme nullement que toutes les industries puissent réussir au Canada. Il est certaines industries auxquelles les conditions du pays ne se prêtent pas et ce serait faire acte d'imprudence que de chercher à les établir ici.

Mais il s'agit de nos grandes industries pour l'exploitation desquelles le pays offre les ressources et la main-d'œuvre voulues et qui nous permettent de soutenir la concurrence mondiale. C'est là, je crois, une proposition légitime, car je ne veux rien exagérer. Or, de 1878 jusqu'aujourd'hui, j'ai vu se tripler la population de Brantford, tandis que la puissance de ses industries s'est décuplée. Dans une ville de 20,000 âmes, nos fabriques emploient 5,000 ouvriers, soit le quart de la population. Toute cette population ouvrière, il est vrai, n'habite point Brantford. Nombre de ces ouvriers des fabriques sont des cultivateurs qui viennent habiter la ville à l'automne, et passent l'hiver dans les fabriques. Voilà un fait que nombre de députés ignoraient peut-être. Nombre de ces cultivateurs figurent parmi les meilleurs ouvriers de nos fabriques. Le temps n'est plus où le cultivateur d'Ontario pouvait s'enfoncer l'hiver, dans les bois, pour y travailler à l'exploitation forestière ; il a un petit troupeau à nourrir chez lui et son fils peut s'acquitter de cette besogne. Ce cultivateur se trouve donc en mesure de travailler dans les fabriques, l'hiver, et de gagner $2 ou $2.25 par jour à une besogne facile, au lieu de demeurer oisif chez lui. C'est ainsi que les cultivateurs ont bénéficié de l'établissement de manufactures à Brantford.

A ceux qui prétendent qu'il y a incompatibilité absolue entre un tarif élevé et des marchandises à bas prix, je ferai observer que c'est aux Etats-Unis, pays protectionniste à outrance, que le prix des machines agricoles est le moins élevé ; tandis qu'en Angleterre, patrie du libre-échange, le prix de ces machines aratoires est de vingt-cinq pour cent plus élevé qu'au Canada, pays où règne le protectionnisme mitigé. Notre régime de protection modérée nous permet non seulement de fabriquer au pays toutes les machines agricoles dont nous avons besoin, mais en outre, d'en expédier une grande quantité en Angleterre. Qu'avons-nous vu depuis 1878 ? J'ai parfaite souvenance de l'époque où le prix des moissonneuses-lieuses automatiques fabriquées par

la compagnie Harris, à Brantford, oscillait entre $300 et $350. Certes, c'est là un prix assez élevé, mais c'était le prix en vogue à Brantford, il y a moins de trente ans. A cette époque, le prix de la faucheuse était de $150 à $200. Depuis cette époque, nous avons vu ces prix décliner d'une façon prodigieuse. Pour plus d'exactitude, je tiens à consigner ici un tableau des prix des faucheuses et des moissonneuses, au cours de ces années dernières, afin de bien mettre en relief les prix en vogue aujourd'hui, relativement aux prix des années précédentes. Voici la liste des prix de détail des moissonneuses-lieuses payés par les cultivateurs, ces années dernières :

	1 paiement.	2 paiements.
1894..	$113 00	$120 00
1895..	113 00	118 00
1896..	113 00	118 00
1897..	113 00	118 00
1898..	113 00	118 00
1899	113 00	118 00
1900..	123 00	128 00
1901..	118 00	123 00
1902..	123 00	128 00

Il existe un écart d'environ $5 entre le prix d'achat au comptant et le prix d'achat à crédit. La même situation a existé relativement aux prix des faucheuses, ainsi qu'il ressort du tableau qui suit :

	1 paiement.	2 paiements.
1894..	$50 00	$52 00
1895..	48 00	51 00
1896..	48 00	51 00
1897..	48 00	51 00
1898..	48 00	51 00
1899..	48 00	51 00
1900..	51 50	52 50
1901..	51 50	53 50
1902..	51 50	52 50

Si je cite ces chiffres, c'est afin d'établir que, durant cette période et sous ce régime douanier aux droits élevés, qu'on a tant critiqués, le prix de ces marchandises agricoles a fléchi de plus de moitié, et c'est là, il me semble, une concession assez importante au bénéfice de nos classes agricoles. D'ailleurs, ce que j'ai dit des deux importantes fabriques de machines aratoires en question s'applique à un fort grand nombre de fabriques de moindre importance.

M. LALOR : Est-ce que le gouvernement actuel a relevé le prix des machines aratoires ?

M. COCKSHUTT : Les derniers chiffres que je viens de citer montrent que, ces trois ou quatre années dernières, les prix ont subi une légère hausse. Cela s'explique par le gonflement des frais d'entretien et le relèvement des salaires payés aux ouvriers. Après avoir établi qu'il s'est produit un abaissement dans le prix de ces machines agricoles, je tiens à faire voir l'influence que le régime protectionniste a exercé sur les produits agricoles, à Brantford. Durant cette période de temps, le prix des produits agricoles a subi une hausse constante et c'est là un fait que je signale à l'appréciation des classes agricoles. A Brantford, ces prix sont de 25 à 100 pour cent plus élevés qu'ils ne l'étaient en 1878. A cette époque, le beurre se vendait en moyenne 15 centins la livre. Aujourd'hui, le prix moyen est de 25 centins et souvent il atteint 30 et 25 centins. Les œufs se vendaient alors 10 centins la douzaine, tandis qu'aujourd'hui on les paye 20 et même 30 centins. Ce sont là les prix courants du marché et ils ont été en vogue, durant une bonne partie de l'année. Ce que j'ai dit du beurre et des œufs s'applique également au fromage et au lait.

C'est ainsi qu'il est créé un marché pour tous ces produits de nature périssable, qu'il serait impossible d'écouler, n'était la présence d'une forte population de consommateurs employés dans les fabriques. A quoi bon produire des denrées pour l'exportation, s'il est impossible de les exporter ? Ces produits, auxquels j'ai fait allusion, se composent en grande partie de substances de nature périssable qu'il serait impossible d'exporter ; mais le cultivateur trouve à Brantford un marché domestique où il peut vendre ces produits à l'ouvrier avec plus de profits. S'il n'existait pas de centre industriel à cet endroit, il lui serait impossible de réaliser ces profits.

J'ai sous les yeux un mémoire dressé par l'association des cultivateurs, et comme les cultivateurs représentent la plus importante industrie du pays et dans une certaine mesure, celle qui exige davantage l'exercice de l'intelligence, il me semble qu'il y a lieu de donner à cet exposé toute l'attention voulue. Je ne veux nullement critiquer cet exposé présenté par les cultivateurs. Les signataires de ce document me sont inconnus mais il me semble que certaines conclusions de ce mémoire sont erronées. La loi douanière disent-ils, n'a jamais aidé le cultivateur et ne saurait l'aider. Je viens de prouver que le tarif est déjà venu en aide au cultivateur et qu'il peut le faire encore. Bien que je n'aie pas eu le temps d'examiner les tableaux du tarif qu'on nous a présentés hier, je crois savoir que le ministre des Finances (M. Fielding) a l'intention de relever les droits sur tous les produits agricoles. Voilà qui est parfait. Je tiens à ce qu'on protège les cultivateurs, et on peut à mon avis y réussir dans une fort large mesure, en accordant cette protection aux différents produits de leurs exploitations agricoles. Ainsi, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, nombre d'agriculteurs se livrent à la culture maraîchère, et ils retirent de grands profits, surtout de la culture des oignons. Dans cette culture, la partie inférieure du comté de Brantford l'emporte sur tout autre centre similaire, au pays. Etant passé par ce comté, ces jours derniers, j'ai appris des cultivateurs qu'ils avaient expédié 80 chargements de wagons d'oignons ; qu'ils récoltent de 200 à 400 sacs d'oignons par acre et que le prix en est assez rémunérateur. Lors de son passage à

Brantford, le ministre des Finances a reçu une députation de cultivateurs qui lui ont demandé de frapper d'un droit de 25 centins le sac d'oignons. J'ignore s'il s'est rendu à leurs vœux, car je n'ai pas eu le temps d'examiner cet article dans les tableaux, mais j'espère qu'il a tenu juste compte de cette requête des cultivateurs. Ce qui s'applique aux oignons s'applique également à tous les autres produits de la culture maraîchère. Si le député d'York-centre (M. Campbell) était ici, il s'accorderait, j'en suis sûr, à dire avec moi que le Gouvernement a le devoir de veiller à ce que les cultivateurs jouissent de la protection voulue pour toutes les denrées qu'ils récoltent et peuvent récolter avec tant d'abondance, dans l'Ontario.

Les cultivateurs, dans leur requête, ajoutent qu'ils constatent avec regret la diminution de la population rurale qui va grossir la population urbaine. Je me permets de présenter ici une observation : c'est de savoir si le fait de diriger un plus fort courant de population vers les campagnes, aurait pour effet de relever le prix des produits agricoles. Dans nos villes, on nous demande de ne pas amener un plus grand nombre d'ouvriers, afin de ne pas provoquer la baisse du marché de la main-d'œuvre. Mais les cultivateurs désirent que la population urbaine soit dirigée vers les campagnes, afin de les aider à produire plus de denrées. Je ne comprends pas comment l'accroissement des produits agricoles pourrait provoquer la hausse des prix. J'en conviens, il est bien désirable que la population agricole s'accroisse, mais je tiens à observer ici que, si le chiffre de la population d'Ontario a quelque peu diminué, cela tient, non pas à l'immigration urbaine, mais à ce que nos jeunes gens se dirigent vers le Nord-Ouest pour s'y livrer à l'exploitation agricole.

Sans doute, d'importants capitaux les ont suivis dans leur émigration, mais puisqu'ils se sont établis dans l'Ouest canadien, nous leur souhaitons plein succès. Nous sommes bien aises de venir en aide à l'Ouest et à cet égard, je ne vois guère de différence entre l'Est et l'Ouest. Mais je ne veux pas qu'on oublie que la province d'Ontario se distingue encore par sa grande production agricole. Si mes renseignements sont exacts, la production agricole de l'Ontario l'emporte sur celle des trois nouvelles provinces réunies. C'est là une assertion fort catégorique, mais enfin, elle s'applique sur la statistique, et j'ajoute qu'il y a plus de capitaux engagés dans les industries agricoles de l'Ontario que dans les trois nouvelles provinces. Du reste, cette affirmation n'est nullement dérogatoire aux populations de l'Ouest. Ces provinces nous auront bientôt dépassés dans la vie du progrès ; mais en même temps il faut tenir compte de ce grand facteur, les cultivateurs de l'Ontario et je prétends que la présence d'industries manufacturières dans cette province a énormément contribué à la prospérité des classes agricoles en créant un marché domestique pour l'écoulement de leurs produits de nature périssable qui, sans cela, n'auraient pu s'écouler. Voilà un fait incontestable qui se passe de démonstration. Je regrette pour l'Ouest qu'il ne soit pas encore doté de centres manufacturiers. Et ici je tiens à offrir un conseil à nos industriels : s'ils veulent que le régime douanier demeure dans son assiette actuelle ou qu'on le relève quelque peu, qu'ils s'empressent d'établir des ramifications de leurs industries dans l'Ouest à aussi brève échéance que possible. Pareilles leçons de choses données à Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton, Brandon et autres villes d'avenir, convaincraient les cultivateurs de l'Ouest que le régime protectionniste est le meilleur pour tout le pays. Tel est l'enseignement qui se dégage du passé pour l'Ontario et il en sera ainsi de l'Ouest.

Que nos industriels établissent des succursales, à Port-Arthur d'abord, puis à Winnipeg et à travers l'Ouest jusqu'au littoral, et ces industriels donneront par là à nos concitoyens de l'Ouest une telle leçon de choses qu'ils s'accorderont à dire que le régime protecteur est celui qui convient le mieux au pays, si jamais le Canada doit devenir une grande nation. Il est impossible d'élever une grande nation sans créer nombre d'industries et on ne saurait créer ces industries qu'au moyen d'un régime douanier qui en favorise l'essor, par l'établissement de droits de douanes élevés ou suffisamment élevés. C'est là une affirmation incontestable. Les députés de droite et de gauche, je l'espère, veilleront à ce qu'on ne fasse pas de démarche rétrograde et que le tarif ne subisse pas de réduction de nature à faire tort à une industrie que nous avons créée, à si grands frais, ces trente années passées.

Nous nous sommes acquittés de notre œuvre avec sagesse et succès. Le capital engagé dans nos industries manufacturières s'élève aujourd'hui à $400,000,000. Le député de Toronto-nord (M. Foster) nous a dit que la production de ces industries atteint le chiffre annuel de $500,000,000 valant de marchandises. A mon sens, c'est là une évaluation fort modérée. D'après la statistique du dernier recensement, celui de 1901, notre production industrielle s'élevait à $450,000,000 et ce n'est certes pas une exagération d'affirmer que, dans l'intervalle, cette production s'est accrue de $50,000,000. Je le répète donc, en portant à $500,000,000 le chiffre de la production industrielle, on fait une estimation fort modérée. Ce chiffre l'emporte sur la production de nos exploitations forestière et agricole et de l'industrie de la pêche collectivement. Je ne suis pas en mesure de donner le chiffre précis ; mais après avoir fait une étude approfondie de la question, c'est là le résultat auquel ont abouti mes calculs. Il faut aussi se rappeler que la population ouvrière du Canada

employée dans nos exploitations industrielles égale le chiffre de notre population agricole. Ces classes ouvrières ont droit à notre considération ; il importe de ne pas mettre d'entraves à leur travail et de créer une situation qui leur permette de gagner de bons salaires, comme cela se fait aujourd'hui dans les centres industriels de l'Ontario. Le taux des salaires a énormément haussé, il est vrai, et j'espère que cette hausse s'accentuera davantage, car la vie a beaucoup renchéri. C'est surtout dans les produits agricoles que cette cherté s'est accentuée avec le plus de rapidité. Voilà un fait que je livre aux méditations des agriculteurs. Au cours des vingt années dernières, le prix de presque tous les produits de la ferme a haussé, tandis que celui des autres fabriques a baissé en égale proportion. Voilà un fait digne d'attention et nos concitoyens appartenant aux classes agricoles ne l'oublieront pas, j'espère.

J'en conviens, le prix des céréales est à la baisse. Cela ne tient ni à la présence, ni à l'absence d'un droit d'entrée ; c'est que la province d'Ontario n'est plus le seul territoire producteur de blé, comme elle l'était jadis. Les vastes plaines de l'Ouest produisent aujourd'hui millions sur millions de boisseaux de grain: voilà ce qui a fait tomber le prix du blé d'Ontario de $1.50 à 75 centins le boisseau. Voilà le résultat de la concurrence et nulle impôt douanier ne saurait remédier à la chose, car l'excédent de notre blé doit se vendre au dehors. Mais je prouverai, j'espère, que le remède peut se trouver dans le régime de faveur ou tarif de préférence, dont il sera bientôt question. Il règne une grande prospérité parmi les cultivateurs d'Ontario. Peut-être ont-ils à se plaindre du manque d'auxiliaires ou d'ouvriers agricoles plus que de toute autre chose. Je le sais, c'est là le principal besoin qui se fait sentir dans la partie de l'Ontario que j'habite. Le ministère de l'Intérieur, en recrutant dans la mère patrie un si grand nombre de robustes colons, doit se faire un devoir de veiller à ce qu'on n'oublie point entièrement les besoins de l'Ontario.

On nous a enlevé l'élite de notre jeunesse pour la diriger vers l'Ouest. Ah ! certes, nous souhaitons de tout cœur à ces jeunes gens plein succès. Nos sympathies les accompagnent et nous formons des vœux pour leur prospérité. Pour près d'une moitié, les colons qui vont s'établir dans l'Ouest viennent des provinces d'Ontario et de Québec. Nos jeunes gens, une fois partis, les cultivateurs d'Ontario ne peuvent plus guère compter que sur les immigrants. Or, les immigrants s'en vont directement vers l'Ouest et le cultivateur se trouvant privé d'auxiliaires, il lui a été impossible de bénéficier des prix actuels dans la mesure où il l'eut pu faire, s'il lui eut été possible d'engager des ouvriers agricoles pour l'aider à produire une plus grande quantité de denrées.

Le temps me manquerait si je voulais m'étendre sur tous les points du mémoire des cultivateurs. Je désire, toutefois, offrir une courte observation sur le régime de faveur. Le ministre des Finances nous a dit hier, il est vrai, qu'il se rencontre à peine quelques personnes qui soient adhérentes de ce régime de réciprocité ou de préférence mutuelle entre le Canada et la Grande-Bretagne. Je crains qu'il ne me faille confesser que je suis un des partisans de ce régime. Ajoutons que ce mouvement compte un plus grand nombre des fidèles que le ministre ne voudrait l'avouer, à notre bénéfice. Depuis la clôture de la dernière session, j'ai eu l'honneur de séjourner dans la mère patrie, à titre de représentant du Board of Trade, de Toronto, et de celui de Brantford, au sein de la députation envoyée au congrès des chambres de commerce de l'empire. Cette délégation représentait toutes les villes de quelque importance, de Victoria à Halifax, et en toute circonstance on doit la tenir pour une réunion d'hommes vraiment représentatifs. Il s'y trouvait cent dix ou cent quinze délégués du Canada seul. Au congrès étaient réunis environ cinq cents délégués venus de toutes les parties de l'empire.

Une résolution fut soumise et adoptée, et je crois opportun d'en consigner le texte dans les colonnes des " Débats ", afin que le ministre des Finances soit mis au courant de l'opinion de la généralité des hommes d'affaires, non seulement au Canada, mais dans toute l'étendue de l'empire. Je considère que la nature éminemment représentative de ce congrès m'autorise à faire cette citation. J'ai ici le compte rendu des délibérations avec les noms de ceux qui assistaient au congrès. Si quelqu'un désire vérifier l'exactitude de ce que je rapporte, je lui communiquerai volontiers le volume. Sans vouloir entrer dans trop de détails, je communiquerai à la Chambre la décision des hommes d'affaires de l'empire sur cette question du traitement privilégié :

Considérant que dans la résolution du cinquième congrès des chambres de commerce de l'empire tenu à Montréal, au mois d'août 1903, il est dit que les liens entre les différentes parties de l'empire seraient fortement resserrés par une politique commerciale mutuellement avantageuse;

Considérant que ce congrès est d'opinion qu'il est de l'intérêt des différentes parties de cette empire de prendre des mesures pour arriver à ce résultat ;

Considérant que le Royaume-Uni, ses colonies et ses dépendances possèdent des ressources naturelles et des industries qui, si elles étaient développées, seraient suffisantes pour fournir à l'empire ses produits alimentaires et toutes les choses nécessaires à l'existence ;

Il est résolu que ce congrès prie les gouvernements de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et dans les colonies et dépendances, d'accorder un traitement de faveur sur leurs marchés respectifs, sur la base d'une mutuelle réciprocité, croyant que cela sera de nature à resserrer les

liens d'union et à amener l'empire à ne plus dépendre des pays étrangers pour s'assurer des vivres et autres produits.

Le congrès prie aussi les gouvernements de l'empire de traiter cette question comme ayant une importance pratique immédiate, et demande à chaque organisation représentée à ce congrès de s'engager à insister auprès de son gouvernement pour qu'à la conférence coloniale de 1907, il soit donné effet au principe préconisé dans la présente résolution.

Cette résolution a été discutée pendant une journée et demie par le congrès des chambres de commerce de l'empire. Je crois que 181 délégués ont voté sur la question et une très forte majorité s'est prononcée favorablement. Tous les délégués canadiens votèrent en faveur de la résolution et la majorité des chambres de commerce anglaises, pour qui la résolution était censée être lettre morte, se montra aussi favorables. 105 chambres de commerce votèrent pour, 35 contre, 31 restèrent neutres et 6 n'étaient pas représentées au moment du vote.

Nous avons là l'opinion des hommes d'affaires de l'empire sur ce qu'on a appelé la politique de Chamberlain. Bien que l'Ouest canadien ne paraisse pas aussi favorable à cette politique que les autres parties du Canada, je ferai observer qu'il y avait au congrès cinq délégués de Winnipeg et que tous ont approuvé la résolution. Je sais qu'un d'entre eux a combattu ce projet depuis son retour au pays, mais il n'avait pas eu le courage de dire un mot dans la salle du congrès et je répète que tous les délégués de Winnipeg votèrent en faveur de la résolution.

Les hommes d'affaires de l'empire se sont prononcés en faveur d'un traitement de faveur, d'une politique de préférence mutuelle entre l'Angleterre et ses colonies et je maintiens que c'est une saine proposition. Cette politique serait un grand avantage pour notre classe agricole. Si les cultivateurs de l'Ouest obtenaient ce traitement de faveur sur le marché anglais, ils verraient augmenter considérablement leur commerce avec l'Angleterre, ils auraient un avantage sérieux sur leurs concurrents américains et pourraient bientôt écouler avantageusement de vastes quantités de céréales, de fromage, de beurre, de bestiaux et de tout ce que leurs fermes produisent en si grande abondance. Ce sont là les avantages qu'ils retireraient si cette politique d'un traitement de faveur mutuel était adoptée.

Je ne suis pas seul de cet avis. Je puis citer l'opinion d'un homme dont on ne niera pas la compétence, d'un ci-devant Canadien qui habite maintenant les Etats-Unis, M. J. J. Hill. Je crois que le Canada a fait une grande perte le jour où ce Canadien est parti pour les Etats-Unis, car je le considère comme un des grands hommes de la république voisine. Pour l'édification de la Chambre je citerai quelques-unes des remarques qu'il prononçait récemment sur cette question, à Chicago. J'emprunte cette citation au "Courrier" de Brantford, du 13 courant :

Il y a au nord de notre frontière un pays susceptible d'atteindre des proportions énormes et qui est habité par une population de cinq à six millions. Il possède au-dela de 20,000 milles de voies ferrées, sans compter d'autres grandes entreprises en cours. Son commerce extérieur dépasse $500,000,000 annuellement. Les capitaux engagés dans ses industries atteignent $400,000,000....

Cela s'accorde passablement avec les chiffres que j'ai moi-même cités.

....et le rendement de ces industries représente une somme de $82,000,000.

Ces progrès ont été accomplis sans aucune aide extérieure; à l'exemple des Etats-Unis, ce pays a grandi grâce à ses terres fertiles, à ses mines précieuses, à ses immenses forêts et au travail et à l'honnêteté de ses habitants. Il n'est encore qu'à ses débuts. Ses richesses inexploitées sont immenses. Le Canada possède assez de terres fertiles, avec une culture appropriée, pour nourrir toutes les bouches de l'Europe. Dans chacune des deux nouvelles provinces du Nord-Ouest il y a au-delà de 250,000 milles carrés de terres arables et il y a 250,000 milles de terres boisées dans le Canada. Ce n'est pas un voisin négligeable. Il possède déjà un chemin de fer transcontinental et il en aura bientôt d'autres. Il possède un système de canaux dont il est justement fier et qui lui a coûté près de $100,000,000.

M. Hill aborde ensuite la question d'un tarif de préférence et c'est cette partie de son discours que je tiens à signaler, tout particulièrement à l'honorable ministre des Finances que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment. Voici ce que dit M. Hill sur cette question d'un tarif de préférence entre les différentes parties de l'empire et je suis d'avis qu'il a traité le sujet avec beaucoup de bon sens et un grand jugement. Je continue la citation :

Si cette proposition avait été ratifiée, si l'Angleterre avait accordé aux colonies pour l'écoulement de leurs produits sur ses marchés, un traitement de faveur basé sur des avantages réciproques, le coup aurait été doublement ressenti par les Eats-Unis qui aurait vu diminuer leur commerce avec le plus important de leurs clients, et le troisième en importance, sur les deux côtés de l'Atlantique. L'avortement du projet n'a pas grandement désappointé les colonies, mais elles ont compris que, pour le présent du moins, elles doivent chercher ailleurs des alliances commerciales. L'occasion est peut être plus favorable qu'elle ne sera jamais de travailler à la réciprocité avec le Canada.

M. Hill croit que nous sommes actuellement mieux disposés que jamais à écouter des offres de réciprocité.

Car quiconque est au courant de la situation industrielle en Angleterre est convaincu que le mouvement provoqué par Chamberlain n'est pas définitivement étouffé, et que plus tard, dans un moment de crise ou de malaise, il reviendra à la surface, avec de meilleures chances de succès.

M. Hill est convaincu que cette question reviendra sur l'eau, et cette fois, avec de meilleures chances de réussir. Il conseille aux Américains de profiter de l'occasion qui s'offre et de conclure un traité de réciprocité avec le Canada, si c'est possible.

Pour ma part, je considère que nous n'avons pas besoin de la réciprocité avec les Etats-Unis. Nous sommes prospères sans cela. Le Canada possède des ressources qui nous permettent de nous passer de réciprocité avec les Etats-Unis et si nous devons signer un traité de cette nature, que ce soit dans les limites de l'empire. Pourquoi n'a-t-on pas commencé par l'Australie, lorsque l'occasion s'en est présentée, il y a quelques mois ? Pourquoi le Gouvernement ne s'efforce-t-il pas d'étendre notre commerce sur tous les points du globe où flotte le drapeau anglais ? Il y a quelque temps, une chance inespérée se présentait. Voici une population sympathique à la nôtre qui désire établir des relations commerciales avec nous et pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pris les moyens de faire aboutir ces démarches ? Je dis qu'une faute impardonnable a été commise et j'espère qu'avant la fin de la session nous connaîtrons les raisons qui ont porté le Gouvernement à repousser les offres de l'Australie. Je considère cette question d'un tarif de préférence, dans les limites de l'empire, comme une des plus importantes du moment pour le Canada et je suis convaincu que cette politique profiterait à la classe agricole plus qu'à toute autre classe de la société. J'espère que le Gouvernement s'occupera sérieusement de la question et que dans un avenir rapproché nous aurons des traités de réciprocité non seulement avec l'Angleterre, mais aussi avec l'Asie, le Sud-africain, la Nouvelle-Zélande, les Antilles et toutes les possessions britanniques qui ne demandent qu'à accroître leurs relations commerciales avec le Canada.

Nous avons vu ce qu'un tarif de faveur a fait pour les Antilles. Voyez l'augmentation qui en est résulté dans l'exportation du sucre. L'honorable ministre des Finances nous a dit hier que l'Angleterre fait venir son sucre en grande partie des Antilles et que les exportateurs doivent payer double frais de transport. Il me permettra de différer d'opinion avec lui sur ce point. L'Angleterre n'achète pas autant de sucre des Antilles qu'autrefois; elle s'approvisionne de préférence en Europe. Le sucre de canne ne forme qu'une infime partie du sucre que nous importons d'Angleterre. La presque totalité du sucre vendu au Canada provient des betteraves achetées en Allemagne, en Autriche et en France.

Si l'honorable ministre des Finances s'était tenu plus au courant de cette question, comme il aurait dû le faire, il n'aurait pas dit que ce sucre était d'abord expédié en Angleterre, puis réexpédié au Canada. Autant que j'ai pu m'en assurer, ce n'est pas ce qui a lieu, et ayant été engagé dans l'industrie du sucre, je connais passablement la question.

On m'excusera de m'attarder sur cette question du sucre qui est un sujet savoureux, parce que je considère qu'elle n'a pas été exposée à la Chambre par l'honorable ministre des Finances sous son vrai jour. Il a expliqué longuement ce qu'il se propose de faire. Il élève le droit sur le sucre brut d'environ 7 cents ½—c'est-à-dire que le droit sera de 34 cents en vertu du tarif de préférence, de 45 cents en vertu du tarif intermédiaire et de 52 cents en vertu du tarif général.

Tout le monde sait que ce sucre brut n'est pas livré à la consommation dans cet état. Ce sucre brut est importé par les raffineurs pour les fins du raffinage. Or le droit sur le sucre raffiné est une chose bien différente. En vertu du tarif de préférence, il est de 72 cents, de 98 cents, en vertu du tarif intermédiaire et de $1.08, en vertu du tarif général. Cela constitue une différence appréciable, et je prétends que le public ne se rend pas compte exactement de ce qu'il paie sur le sucre raffiné, vu que le Gouvernement a décidé, comme le ministre des Finance nous en a informé hier, d'adopter l'épreuve au polariscope. Je ne comprends pas parfaitement la signification de ce mot, mais je puis expliquer en quoi consiste l'opération que je connais par expérience. Voici en quoi consiste l'épreuve au polariscope dont le ministre nous a parlé hier. On prend comme base 88; c'est-à-dire que le sucre raffiné importé dans le pays est supposé contenir 88 pour 100 de sucre pur. C'est au sucre de cette qualité que s'appliquent les droits que je viens de mentionner. Grâce à ce système tout l'avantage est pour le sucre de qualité inférieure; plus le produit est pur, plus il est imposé. C'est ce qu'on appelle l'épreuve au polariscope. Grâce à ce procédé, il arrive que le sucre granulé de première qualité n'est pas du tout admis moyennant un droit de $1.08. J'espère que l'honorable ministre des Douanes suit bien ce que je dis, car il connaît sans doute la question aussi bien que moi, mais je ne crois pas qu'il l'ait jamais expliquée à la Chambre. Ce droit de $1.08 ne représente pas du tout ce que le consommateur a à payer: j'ai eu occasion d'importer quelques chargements de sucre et je sais ce qui en est. Ce droit s'applique au sucre qui accuse 88 pour 100 de pureté et pour chaque degré de pureté, au-dessus de 88, on impose un nouveau droit de 1 cent par 100 livres, en vertu du tarif différentiel, de 1½ cent, en vertu du tarif intermédiare et de 1½ cent en vertu du tarif général.

Voici comment le tarif opère : j'achète du sucre granulé à New-York, disons à 4 cents la livre. J'aurais cru et vous auriez cru comme moi, que j'aurais à payer sur ce sucre un droit de $1.08. Mais ce n'est pas du tout ce qui arrive. Je suis convaincu qu'un grand nombre de députés de la droite seraient incapables de dire ce que nous payons aujourd'hui sur le sucre importé. Je ne le saurais pas moi-même si je n'en avais pas fait l'expérience. Je cite les

chiffres de mémoire, mais je les crois exacts, et voici comment l'on procède : j'importe du sucre de 4 cents la livre, qui est frappé d'un droit de $1.08 s'il accuse 88 pour 100 de pureté à l'épreuve, mais mon sucre est à peu près pur et accuse 100 pour 100. Que fait le Gouvernement? Il ajoute au droit 1½ cent pour chaque degré de pureté au-dessus de 88. J'ai donc à payer $1.08 d'abord, puis 1½ cent par degré. soit, pour 12 degrés, 18 cents. Mon sucre est donc grevé d'un droit de $1.26, et à cela il faut ajouter 2 cents pour le baril, soit $1.28. L'importateur n'en est averti qu'après avoir envoyé un échantillon à Ottawa. Il doune un chèque pour le plein montant et plus tard, la différence lui est remise, s'il y a lieu. C'est l'épreuve au polariscope exigé par le Gouvernement qui nous vaut ce droit de $1.28.

Je me rappelle fort bien le temps où ceux qui sont aujourd'hui au pouvoir nous promettaient le dégrèvement de tout ce qui sert au déjeuner de l'ouvrier. Je ne vois pas comment on peut concilier ces promesses avec cet impôt sur le sucre. Autant que je me rappelle, jamais nous n'avons eu sur le sucre un tarif aussi élevé que celui-ci. Je ne crois pas qu'aucun gouvernement ait jamais imposé sur le sucre raffiné de première qualité un droit de $1.28. J'ai cité les chiffres de mémoire, mais je ne crois pas me tromper; je pourrais fournir la preuve de ce que j'avance si j'avais ici les déclarations et les quittances de la douane qui sont sans doute à mon bureau, mais que je n'ai pas eu l'idée d'apporter ici.

Voilà ce que j'avais à dire concernant ce produit et les promesses libérales de dégrever le déjeuner de l'ouvrier. Les raffineurs de ce pays n'ont pas autant de titres que certains autres industriels à la sollicitude ministérielle, car ils n'ont pas fait preuve d'un égal souci des intérêts de la population, et je m'étonne qu'on accorde ce relèvement de droits à une industrie déjà si fortement protégée. D'ailleurs, le Canada importe très peu de sucre raffiné.

A l'égard de beaucoup d'autres industries le Gouvernement ne s'est pas montré aussi soucieux, et j'espère démontrer que quelques-unes qui intéressent particulièrement la ville que j'habite, n'ont pas été aussi bien traitées par le Gouvernement. Les tables du commerce et de la navigation qui viennent d'être publiées donnent le chiffre des instruments aratoires importés jusqu'au mois de juin 1906, et je crois qu'il est à propos de citer cette partie du rapport pour que la Chambre sache ce qui en est. Au cours du dernier exercice, le Canada a importé :

	Quantité.	Valeur.
Scarificateurs	3,826	$ 26,394
Semoirs	2,835	117,000
Fourches	8,565	5,249
Herses	4,387	66,232
Moissonneuses-engerbeuses	932	96,756
Chargeurs à foin	582	26,000
Fanneuses	815	34,000
Houes	4,902	873
Râteaux à cheval	872	20,000
Tondeuses	2,679	13,000
Distributeurs d'engrais	1,133	108,054
Faucheuses	766	24,000
Charrues	17,034	477,000

Et ainsi de suite, jusqu'aux moindres instruments. Autant que j'ai pu m'en rendre compte par un rapide examen, les instruments aratoires importés dans ce pays au cours du dernier exercice représentent une somme de $1,615,117. Voilà assurément un chiffre d'importation très respectable. J'ai ici un relevé des importations des exercices précédents, et je crois utile d'indiquer dans quelles proportions ces importations ont augmenté, durant ces dernières années, car on pourrait peut-être croire que les instruments aratoires importés au Canada ne représentent qu'une infime proportion de la consommation du pays. Voici le relevé de ces importations depuis le mois de juin 1906 et avec votre permission, monsieur l'Orateur, j'en donnerai la lecture, pour que la Chambre se rendre compte de la progression constante qui s'est produite :

Années.	Importations.	Exportations.
1896	$ 445,070	$ 595,277
1897	575,000	762,000
1898	905,000	1,444,000
1899	1,639,000	1,867,000
1900	1,826,000	1,693,000
1901	1,898,000	1,740,000
1902	2,655,468	1,820,000

On voit par ce tableau qu'en 1901, nous avons importé plus d'instruments aratoires que nous n'en avons exportés et qu'en 1902, l'excédent des importations sur les exportations a été encore plus considérable. Le relevé que j'ai entre les mains s'arrête à cette date, mais les rapports officiels de cette année que je viens de parcourir donnent $16,000,000 comme le chiffre des importations du dernier exercice—une diminution que je constate avec plaisir. Le total des importations pendant cette période a été de près de $9,000,000 et celui des exportations est presque de $10,000,000.

On nous demande souvent si le Canada n'est pas en état de fabriquer ses instruments aratoires avec un droit protecteur de 17½ pour cent ou de 20 pour cent. Oui, nous le pouvons si ces instruments devaient être livrés sur place. Mais, la plus grande partie de ces 20 pour cent est absorbée par les frais de transport entre la fabrique et les marchés de l'Ouest. Le fret, sur ces lourds instruments, comme les scarificateurs, les moissoneuses, etc., absorbe environ la moitié des 20 pour cent. L'expédition de nos machines agricoles dans l'Ouest en augmente le prix d'environ 10 pour cent, comparé à celles qui viennent de Chicago ou de Minneapolis. Il faut tenir compte de ce détail. Le fret entre Ontario où ces ma-

chines sont fabriquées et l'Ouest où elles sont expédiées, absorbe environ la moitié du droit, de sorte qu'il ne nous reste plus qu'une protection de 10 pour 100 pour lutter contre nos voisins dont les vastes usines augmentent sans cesse leur production.

Un autre point : les Américains peuvent produire en beaucoup plus grande quantité que nous, mais nos usines prennent de l'extension rapidement, et nous serons bientôt en état de produire à aussi bas prix qu'aucun autre pays ; à l'heure qu'il est, nous ne sommes devancés sous ce rapport que par les Etats-Unis et l'avance qu'ils ont sur nous diminue progressivement. Pourquoi une fabrique américaine de machines agricoles est-elle venue s'établir à Hamilton dernièrement ? Parce que nous imposons un droit protecteur de 20 pour 100 sur ces machines. Ce droit nous a valu l'établissement d'usines qui emploient de 2,000 à 3,000 ouvriers, et qui, sans cette protection, seraient encore de l'autre côté de la frontière. Nous avons ainsi toute la concurrence nécessaire ; que le Gouvernement maintienne son tarif et il nous en viendra d'autres.

Les Américains cherchent constamment les moyens de s'emparer de nos industries, et à placer des capitaux au Canada. Aujourd'hui, ils viennent s'établir parmi nous ; si le tarif était abaissé, ils ne viendraient pas. Maintenons la protection et nous aurons une forte population industrielle et des produits à bon marché.

J'ai démontré que les Etats-Unis sont le pays du monde où la production est à meilleur marché, et ils sont aussi le pays le plus protectionniste de l'univers, parce qu'ils produisent en énormes quantités et possèdent un vaste marché pour l'écoulement de leurs produits. L'excédent de production qu'ils exportent au Canada, n'est qu'une bagatelle pour eux.

La moisson au Canada se fait après celle des Etats-Unis. Quand la moisson est finie chez nos voisins, les industriels américains se disent : Il nous reste un millier d'engerbeuses mécaniques, qu'en ferons-nous? Nous allons les envoyer au Canada où la moisson se fait après la nôtre. C'est ainsi qu'ils inondent notre marché du surplus de leur production, juste au moment le plus favorable.

Il y a aussi la question de la ficelle d'engerbage qui nous est surtout fournie par les Etats-Unis et qui intéresse nos cultivateurs. Ce sont eux les grands consommateurs, et personne n'est plus intéressé qu'eux dans la fabrication de ce produit. Or, je demande au Gouvernement, ce qui est arrivé quand les droits ont été abolis sur cet article. Le prix en a-t-il diminué ? Pas du tout. Il a été augmenté et il se vend plus cher aujourd'hui que lorsqu'il était frappé d'un droit d'entrée.

Comment expliquez-vous cela ? Si un tarif élevé a pour effet d'augmenter les prix, comment se fait-il que l'admission en franchise de la ficelle d'engerbage ait eu un effet contraire ? J'affirme sans craindre d'être contredit que la ficelle d'engerbage se vend beaucoup plus cher aujourd'hui que lorsqu'elle était frappée d'un droit de 12½ pour 100. Le Gouvernement a donc nui à une industrie dans laquelle 40,000 cultivateurs sont intéressés. Nous avons à Brantford deux fabriques de ficelle d'engerbage qui ont eu à lutter dans des conditions difficiles. Je dois dire que cette année les affaires ont été bonnes car nous avons eu une récolte abondante et il y a eu beaucoup de paille ; mais si la paille avait été courte, la ficelle américaine serait venue nous faire concurrence.

Ce sont là autant d'exemples frappants. On abolit les droits sur la ficelle d'engerbage et les prix augmentent ; on admet le fil de fer en franchise, et toutes les fabriques canadiennes ferment leurs portes. Nous en avions sept ou huit et il n'en reste pas une seule. Nos manufactures de fil de fer étaient à peine fermées que les Américains augmentaient leurs prix et c'est ce qui arrivera pour toutes les autres industries ; au fur et à mesure qu'ils réussiront à les détruire, ils accapareront le marché et élèveront les prix. C'est à nous à être sur nos gardes. Il nous faut veiller jalousement sur toutes nos industries, agricoles et autres. Il faut que chacune de nos industries soit en mesure de subsister et c'est au moyen du tarif douanier que nous y arriverons.

Le Gouvernement a opéré certaines réductions qui intéressent des industriels dont je ne partage pas les opinions politiques, mais que je compte au nombre de mes amis personnels. L'un d'eux qui était hier dans la tribune réservée au public est le premier et le plus grand fabricant de moteurs à vent du monde. Il m'a raconté, du moins, qu'à l'exposition agricole royale d'Angleterre, à la suite d'un concours de 60 jours, il a obtenu le premier prix et a dépassé tous ses concurrents de tous les pays, de 93 pour 100. Qu'est-ce que le Gouvernement a fait pour cette industrie ? Mon ami espérait que les droits seraient élevés de 25 à 30 pour cent, et ils ont été abaissés. L'honorable ministre des Finances a expliqué que c'est un article dont la Chambre des communes a besoin et que les droits ont été abaissés pour que nous ayons plus de vent à bas prix. Nous pourrions bien en avoir plus qu'à notre suffisance, et si c'est sa seule raison pour modifier le tarif sur ce point, je la trouve mauvaise.

Je signale ce fait pour en arriver à dire que nous pouvons fabriquer les meilleures marchandises du monde, si on nous en fournit l'occasion et nous avons ici la preuve que ce n'est pas la supériorité des marchandises américaines qui leur ouvrent l'entrée du pays. Cet argument est faux, car comment pourrions-nous exporter nos machines agricoles en Angleterre, en Australie et sur les marchés du monde entier, si elles n'égalaient pas les meilleures et ne se vendaient pas, dans certaines conditions, à aussi bas prix ?

Les frais de transport entre Ontario et l'Ouest sont très élevés et c'est pourquoi nos machines dans l'Ouest ne peuvent peut-être pas être vendues à aussi bas prix qu'on pourrait le désirer.

Mais je crois avoir démontré que les prix ont diminué d'une manière appréciable depuis l'imposition des droits et que si, au lieu de les abaisser, le Gouvernement les avait augmenté, on aurait pu obtenir de l'association des manufacturiers l'engagement, tant que les conditions resteront les mêmes, que le prix des instruments aratoires ne serait pas augmenté. Je suis convaincu que ces prix, loin d'augmenter, auraient eu, par suite de la plus grande production, une tendance à la baisse.

Je maintiens aussi que le Gouvernement doit s'efforcer de réduire à de plus justes proportions, l'excédent des importations sur les exportations. Toutes ces marchandises que nous importons devraient être fabriquées dans le pays; nos industriels auraient ainsi un marché intérieur beaucoup plus important pour l'écoulement de leurs produits; ils pourraient alors produire plus économiquement, au grand avantage des cultivateurs et de tous les consommateurs, en général. Voilà ma manière de voir sur la question industrielle.

M. PATERSON : De quel droit l'honorable député desirerait-il frapper ces articles?

M. COCKSHUTT : Il me semble que c'est aux ministres qu'il appartient de rédiger le tarif, et de donner au pays celui qui lui convient.

M. PATERSON : C'est ce que nous avons fait.

M. COCKSHUTT : Si l'honorable député nous fournit l'occasion de rédiger le tarif, nous tâcherons de lui plaire et de plaire à Sa Majesté. Dans l'intervalle, je ne suis pas tenu de lui faire connaître mon opinion et de lui citer des chiffres. Il ne nous a pas consultés au sujet des changements qu'il a opérés et je ne crois pas qu'il suive mon avis, si je le lui donne. Aussi, je me demande pourquoi je le ferais.

Cependant, je puis dire d'une manière générale qu'à mes yeux, la plupart des dégrèvements ne sont pas judicieux. Je crois qu'il eut mieux valu n'en faire aucun et que, parfois, au lieu de dégrever un article, on aurait dû le frapper d'un droit plus élevé. J'avoue qu'il faut faire entrer en ligne de compte toutes les classes de la population. Je reconnais que la tâche du ministre des Finances (M. Fielding) était difficile et délicate. Il a probablement cherché à s'en acquitter de son mieux mais il y a un bon nombre d'articles du tarif qui ne sont pas ce qu'ils devraient être, ni aussi avantageux pour la population qu'ils devraient l'être. Néanmoins, ils sont une source de grosses recettes provenant de la bourse des particuliers qui ne devrait pas s'ouvrir et ne s'ouvrirait pas si certains produits étaient frappés d'un droit plus élevé, de manière à diminuer les importations et les encaissements de l'Etat. Je sais que le ministère ne peut pas se priver d'une partie du revenu. Il déclare qu'il ne veut pas le voir baisser. Il avait promis de diminuer les impôts, mais il n'a pas jugé à propos de tenir sa promesse. Il l'a foulée aux pieds comme il a fait de son engagement de dégrever complètement les denrées alimentaires et de plusieurs autres déclarations.

M. PATERSON : L'honorable député, qui a fait une étude approfondie de la question, nous fera-t-il profiter de ses connaissances ? Il a mentionné l'importation de quelques millions de dollars valant d'instruments aratoires. Il veut que ceux-ci se fabriquent au Canada et déclare que c'est au moyen du tarif qu'on peut obtenir ce résultat. A-t-il une idée du droit qu'il faudrait imposer pour assurer la fabrication de ces instruments au pays ? Aura-t-il l'obligeance de nous laisser savoir ce qu'il en pense ?

M. COCKSHUTT : J'ai une opinion arrêtée là-dessus, mais je ne me crois pas tenu de la faire connaître à l'honorable ministre (M. Paterson). A mon avis, il suffirait d'un droit fort modéré. Un droit de 20 pour 100 est, selon moi, très modéré. Je crois qu'il fallait augmenter les droits sur l'ensemble des instruments aratoires, au lieu de les dminuer. J'ai démontré que leur prix a baissé de moitié depuis le moment où les droits ont été rehaussés. Je ne crains pas la contradiction à ce sujet. Hier soir, je causais avec un sénateur marquant qui partage les doctrines politiques de la droite et qui a placé des fonds dans cette industrie. Il me disait que c'était vrai et que le prix des instruments aratoires avait diminué de plus de moitié grâce au tarif. Quand le rendement augmente, on peut vendre à meilleur marché et les prix baissent. J'ai prouvé que les instruments agricoles ne coûtent pas plus cher au Canada que dans les autres pays, sauf aux Etats-Unis. En Australie, ils se vendent 75 p. 100 plus cher qu'ici et, dans la libre-échangiste Angleterre, 25 p. 100 plus cher. Il me semble que c'est un prix suffisant pour un pays libre-échangiste. Puisqu'au Canada les instruments aratoires coûtent de 15 à 20 p. 100 meilleur marché qu'en Grande-Bretagne où nous en exportons, cela prouve que nous fabriquons des articles de bonne qualité à des prix convenables.

L'honorable ministre m'a demandé ce qu'on devrait faire, selon moi. Nous devrions accorder assez de protection à notre industrie pour empêcher l'importation de ces marchandises lorsque nos fabriques peuvent les produire en assez grande quantité. Or, je crois qu'elles sont en état de le faire. Leurs produits sont de premier ordre. Toutes ne peuvent pas résister à la mévente de ces articles par les agents des

établissements des Etats-Unis qui vont trouver le cultivateur chez lui et qui ont tant de faconde qu'ils lui vendent parfois une machine américaine contre son gré. Le cultivateur est disposé à acheter des articles canadiens et j'apprends qu'au Nord-Ouest, les instruments aratoires canadiens sont maintenant aussi prisés que les autres et se vendent de plus en plus.

Pourquoi donc mettre en péril les $500,000,000 de capitaux placés dans cette industrie afin de procurer un mince avantage au cultivateur ? Celui-ci n'achète pas tous les jours une faucheuse ou une moissonneuse. Le droit a beaucoup d'importance pour les fabricants d'instruments aratoires tandis qu'il n'en a guère aux yeux du cultivateur. Je me demande si celui-ci peut épargner plus de $2 ou $2.50 sur le prix d'une faucheuse ou d'une moissonneuse. Pour une somme aussi infime vous mettez en danger une industrie importante du pays! C'est une mesure rétrograde. Le Canada s'est engagé trop loin dans la voie de la protection adéquate à l'industrie nationale pour rebrousser chemin et se tourner vers le libre-échange.

Je soutiens que la classe agricole du pays n'est pas hostile à la protection. Que demandaient l'autre jour les cultivateurs d'Angleterre ? Je ne lirai pas l'article, mais en voici l'en-tête : " Les cultivateurs anglais favorables à la protection ; conclusions en ce sens du rapport du comité Chamberlain. Ils désirent la revision du tarif ; publication d'une déclaration touchant les avantages de la préférence." C'est la déclaration des cultivateurs de la Grande-Bretagne en faveur de la protection. Ils disent : " Protégez les cultivateurs et accordez des avantages au Canada, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et au Sud-africain." C'est ce que le Gouvernement devrait chercher à obtenir. Il vaut mieux établir d'abord des relations commerciales entre les membres d'une même famille. Or la Grande-Bretagne et ses colonies forment une famille de nations.

M. COCKSHUTT : J'ai lu l'opinion que M. Hill a exprimée sur ce sujet. Il a formulé cette opinion l'autre jour à Chicago et ses paroles ont été chaleureusement applaudies. Elles ont eu pour résultat immédiat la création d'une nombreuse association dans le but d'obtenir la réciprocité avec le Canada avant que nous l'obtenions de l'Angleterre. A vrai dire, M. Hill soigne ses propres intérêts ; il voudrait que notre blé s'en aille au sud plutôt qu'à l'ouest afin de le convertir en farine qu'il vendrait comme un produit américain. M. Hill est prévoyant et ce projet est favorable à ses intérêts. Il a donné la note juste et je crois que ses paroles auront une grande portée aux Etats-Unis.

Nous n'ignorons pas que les états de la Nouvelle-Angleterre désirent obtenir la réciprocité avec le Canada. Si vous ne maintenez pas le principe d'une protection adéquate, vous mettrez en péril les millions de capitaux placés dans les fabriques canadiennes et compromettrez la cause des artisans qu'elles emploient. J'espère toutefois, que vous adhérerez à ce principe et qu'avant longtemps, nos établissements industriels ouvriront des succursales dans l'Ouest, de sorte que les cultivateurs du Canada comprendront l'avantage de ne former avec nous qu'une seule nation. En vain espérerions-nous devenir un peuple puissant si nous n'avons pas des établissements industriels de toutes sortes. Nous ne sommes pas tous destinés à l'agriculture. Quant à moi, je ferais triste figure comme cultivateur. Je dépenserais probablement $5 pour produire $3 valant de produits agricoles. Pourquoi condamner à la culture du sol contre son gré celui qui réussirait dans la carrière industrielle? Afin de procurer à la population des occupations multiples, il faut augmenter le nombre des industries, ce qui est impossible sans un tarif qui les protège au début.

Je désire relever les paroles du ministre des Finances qui a dit que son intention n'est pas de venir en aide à la fabrication du fer-blanc au Canada. Je suis du nombre de ceux qui croient que nous devrions créer cette industrie fondamentale. Si le ministre des Finances ne peut pas le faire en frappant le fer-blanc d'un droit, il aurait pu accorder une prime à cette industrie comme aux forges, aux aciéries et à plusieurs autres établissements. Cela n'augmenterait pas le prix de la marchandise mais favoriserait cette entreprise. Je soutiens qu'un tarif unique est de l'essence de la protection pure et simple. C'est une muraille érigée à la frontière du pays et qui est censée l'entourer. Voilà ce qu'est la protection ; ce n'est pas autre chose. Quant aux autres mesures telles que les primes, les détaxes et les rabais, elles ne sont pas de la " protection " dans la véritable acception du mot. Elles constituent un encouragement accordé à l'industrie, mais elles diffèrent beaucoup de la protection. La protection procure un marché à l'industrie, mais les primes, les rabais et les détaxes n'ont pas ce résultat. La protection empêche les importations, les primes ne ferment pas les portes d'un pays. Vous pouvez offrir une prime mais, pour la toucher, il faut un rendement et il n'y aura pas de rendement sans un tarif qui garantisse à l'industriel l'avantage du marché national.

N'allons pas supposer qu'une prime, un dégrèvement ou une remise de droit constitue une protection, car il n'en est rien. Je considère qu'on aurait bien fait d'encourager l'industrie du fer-blanc au Canada, même au moyen d'une prime. C'est ainsi qu'on est venu en aide à l'industrie du plomb dans la Colombie-Anglaise et pourquoi pas en faire autant pour toutes ces industries fondamentales, en accordant une prime ou une remise sur leur production pendant une pé-

riode déterminée, pour qu'elles puissent s'établir sur des bases solides ?

Par ce moyen on obtient la matière première à bas prix, tout en dotant le pays d'une industrie nouvelle. Le procédé a réussi pour le fer et l'acier, pourquoi ne pas l'appliquer au fer-blanc ? Je soumets cette question aux honorables députés de la droite. Si la décision du Gouvernement n'est pas irrévocable—et j'espère qu'elle ne l'est pas —je suis convaincu qu'il est possible d'établir une industrie fondamentale sans nuire aux classes agricoles près des villes, car le fer-blanc est un article de consommation générale. Je maintiens qu'on pourrait accorder une prime ou une remise de droit à ces industriels sans préjudice pour qui que ce soit. Nous avons l'argent nécessaire. L'honorable ministre des Finances se vante d'un excédent de $12,000,000. S'il consacrait quelques millions de dollars à l'encouragement de cette industrie nouvelle, il retirerait en impôts douaniers quatre ou cinq fois plus qu'il n'aurait dépensé.

En principe général, je suis opposé au système des primes. Je préférerais voir le Gouvernement adopter franchement une politique de protection directe qui nous donnerait un marché intérieur. Mais si nous ne pouvons pas obtenir un tarif suffisamment élevé sur les articles en fer, en acier et quelques autres que le ministre a énumérés, je dis que le Gouvernement devrait continuer à accorder une remise sur ces articles, car autrement nous ne pourrons pas avoir la matière première à bas prix.

Le droit sur les faucheuses, les moissonneuses et les autres machines agricoles est de 17½ p. 100 à 20 p. 100, mais nombre d'articles entrant dans la fabrication de ces machines sont frappés d'un droit variant entre 22½ et 100 p. 100, de sorte que le fabricant paie sur beaucoup d'articles qui entrent dans la fabrication de ses machines, un droit plus élevé que celui que le Gouvernement impose sur l'importation de la machine elle-même. Cette industrie est donc fort peu protégée. En apportant ces changements au tarif, il faut tenir compte des industries qui emploient quelques-uns des articles atteints par ces changements, car tout cela s'enchaîne et en touchant à un article, on atteint les autres. On peut causer ainsi du tort à une industrie, sans le vouloir.

J'espère que le Gouvernement veillera à nous donner un tarif qui ne mettra en danger aucune des industries dont j'ai parlé et qui, en même temps, n'amoindrira pas la valeur de notre marché intérieur.

Lorsque j'ai été interrompu par l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) j'en étais à donner le total de nos importations et de nos exportations pour en tirer un enseignement. En 1905, les exportations du Canada se sont élevées à $203,316,872 et nos importations à $266,834,417, soit un commerce global de $470,000,000. La balance du commerce, contre le Canada, a été de $63,000,000, en 1905. Cet écart est de beaucoup trop considérable pour un pays possédant les ressources du Canada, et cet état de choses ne doit pas se perpétuer. Je constate avec plaisir qu'en 1906, la balance à notre détriment n'a pas été aussi forte, car nos exportations ont considérablement augmenté. Nos importations ont aussi atteint un chiffre plus élevé, mais l'augmentation n'accuse pas une aussi forte proportion. Nos exportations, en 1906, ont été de $256,586,630 et nos importations de $294,286,015, soit un commerce global de $550,872,645.

Le Canada devrait être surtout un pays exportateur, c'est-à-dire que nous devrions exporter beaucoup plus que nous n'importons, et c'est le contraire qui a lieu. Pour un pays comme le Canada, c'est une situation économiquement fausse. Les exportations de nos produits agricoles, des produits de nos mines et de nos pêcheries, bref de toutes nos industries devraient égaler au moins nos importations. Les Etats-Unis sont à peu près le seul pays que nous puissions prendre comme modèle sous ce rapport, et leurs succès devraient nous pousser à suivre leur exemple.

En parlant du traitement de faveur, l'honorable ministre des Finances nous a expliqué comment il opère à l'égard de l'Angleterre. J'admets que ce tarif spécial a été favorable aux produits anglais. Je reconnais que nos co-sujets d'au delà de l'Atlantique ont su en tirer un excellent parti. Cependant je n'approuve pas la forme sous laquelle ce traitement de faveur est accordé, et je n'ai encore entendu aucune bonne raison, pour changer d'opinion.

Je constate avec plaisir que nos importations d'Angleterre ont considérablement augmenté, mais elles sont encore très inférieures à nos importations des Etats-Unis. En 1905, nous avons importé pour $60,342,700 d'Angleterre et en 1906, pour $69,194,588, soit une augmentation de $9,000,000 environ. Durant la même année, nos importations des Etats-Unis se chiffraient par $162,738,571, et en 1906, par $175,862,071, soit une augmentation de $13,000,000. Il est possible aussi que ce traitement de faveur accordé à l'Angleterre, n'ait pas encore fait sentir tous ses effets. Nous avons réussi à diminuer l'avance qu'avaient pris les Etats-Unis, mais je considère qu'il nous reste encore beaucoup à faire sous ce rapport, car si on va au fond des choses, on constate qu'une très grande partie de nos exportations est achetée par l'Angleterre et cependant, nous n'achetons pas autant de l'Angleterre que des Etats-Unis.

En 1905, nos exportations en Grande-Bretagne atteignirent $101,958,771 et, en 1906, elles se chiffrèrent par $133,094,937, Aux Etats-Unis, où nous achetons le double de ce que l'Angleterre nous fournit, nos exportations ont été de $77,404,071, l'an dernier, et de $97,806,552, cette année. C'est-à-dire qu'en 1906, le chiffre de nos

exportations en Grande-Bretagne a été de $133,000,000 comparativement à $97,000,000, valeur des articles que nous avons exportés aux Etats-Unis. D'un autre côté, nous avons reçu du pays voisin $2 de marchandises tandis que la mère patrie nous en fournissait un dollar valant. Voilà un état de choses auquel le ministère devrait s'appliquer à remédier. Les chiffres que j'ai cités convaincront la droite, je l'espère, qu'on peut obvier à ces inconvénients au moyen du tarif et modifier la loi douanière de façon à favoriser toutes les branches de l'industrie sans en léser aucune.

Il faut tenir compte de tous les groupes d'intéressés. Je ne me place pas à un point de vue personnel. J'ai confiance qu'on considérera que mes paroles m'ont été dictées par l'intérêt bien entendu de tout le pays, ainsi que je le crois sincèrement en ma qualité d'homme d'affaires. Je ne désire pas favoriser une classe plus qu'une autre ni au détriment d'une autre. Je représente un collège électoral qui se compose d'agriculteurs et d'industriels. Je plaide de mon mieux la cause de ces deux groupes importants. Mais, il faut avoir égard à toutes les classes, puissantes ou faibles.

J'ai cherché à critiquer, autant que mes lumières me le permettaient, les théories émises par des membres de la droite, et cela avec la franchise la plus absolue. Je ne voudrais pas blâmer à la légère ni avec trop de sévérité ce qui s'est fait, car je connais les exigences de la situation et je sais que l'honorable ministre s'est acquitté de sa tâche dans la mesure de ses forces. Toutefois, il n'a pas assez réfléchi, il me semble, aux besoins des nombreuses entreprises industrielles du pays et il n'a pas aidé d'une manière sensible la classe agricole. En effet, comme l'a fait ressortir le représentant de Toronto-nord (M. Foster), il a compensé au moyen de droits plus élevés les dégrèvements partiels qu'il a opérés d'autre part. Il s'attend probablement que l'augmentation des droits sur le sucre rétablira l'équilibre et je suis porté à le croire. Ainsi, c'est une espèce de nivellement qu'il a opéré et il n'en résultera aucun avantage général pour nos établissements industriels.

Toutefois, ces modifications concernant une infinité de gens et elles pourraient avoir une plus grande portée que le ministre des Finances s'imagine. A l'heure qu'il est, à vrai dire, le succès couronne nombre de nos entreprises industrielles qui n'ont jamais été plus prospères. Espérons, cependant, que le ministère n'adoptera pas pour règle de conduite de leur susciter des difficultés dès qu'elles se seront établies et commenceront à prospérer. C'est ce qu'on se propose, semble-t-il. On nous dit : Les intéressés nous ont représenté que, si nous imposions un droit, nous pourrions le supprimer après un certain temps. Selon moi, ce n'est pas ce qu'on a voulu dire. Il ne faut pas saper une industrie à sa base. Des capitaux considérables sont placés dans les établissements industriels du Canada. La perte d'une partie de ces mises de fonds serait une perte nationale. On ne doit rien décréter qui mette en danger les placements faits dans nos usines et nos fabriques. Notre désir doit être de préserver nos richesses ; il n'y a pas d'avantage à les sacrifier tandis que leur conservation profite à tout le monde.

Je soutiens que la fabrication des produits au Canada est une sage doctrine d'économie politique, attendu qu'elle nous procure la marchandise et conserve nos fonds. Cela, il me semble, ne souffre pas la contradiction. J'ai déjà cité les paroles d'Abraham Lincoln à ce sujet, mais il n'y a pas d'inconvénient à répéter des propos empreints de tant de sagesse. Il y a des années, pour expliquer et défendre la doctrine protectionniste, Abraham Lincoln employait un exemple qui m'a toujours paru frappant et bien choisi. Si cette nation, disait-il, si les Etats-Unis ont besoin d'une tonne de fonte et l'achètent à l'étranger, ils ont bien la tonne de fonte, mais ils n'ont plus l'argent qui servit à la payer. Mais, s'ils extraient du sol le minerai et fabriquent une tonne de fonte, ils ont et la fonte et l'argent. Je ne comprends pas comment on pourrait nier la vérité de cette axiome commercial. Ce vieillard, Abraham Lincoln, avait une bonne tête et, dans ces quelques mots, il a donné une meilleure notion de la protection qu'on ne l'avait fait avant lui et qu'on ne l'a fait depuis. Selon moi, il serait impossible de citer un exemple qui fît mieux comprendre aux intelligences médiocres les avantages de la protection.

Les membres de la droite insistent beaucoup sur la totalité de notre commerce. A mon avis, c'est un argument des plus décevants C'est parce qu'elle y a ajouté foi que la Grande-Bretagne s'est laissé devancer par ses concurrents, bien que son bilan paraisse très favorable Elle n'est pas aussi prospère que notre puissante voisine du Sud, au point de vue économique ni autrement. Pourquoi donc ? C'est une nation qui importe et qui exporte beaucoup. Elle achète, disons pour les fins de notre raisonnement, £500,000,000 valant de marchandises et elle en vend pour une valeur de £400,000,000. Et elle dit : Voyez l'énorme commerce que je fais. Il représente au moins £900,000,000. Cependant, elle a acheté pour £500,000,000 et, par conséquent, elle n'a pas profité de son commerce autant que ces chiffres semblent l'indiquer. Si elle eut fabriqué toutes ces marchandises chez elle et si elle en avait eu un million valant à exporter après avoir approvisionné les consommateurs du pays, elle eut retiré des avantages réels de son commerce.

La Grande-Bretagne a importé une énorme quantité de marchandises et le volume de ses exportations a également atteint un chiffre énorme, et l'ensemble de cette statisti-

que offre un superbe coup-d'œil, à la lecture. Au contraire, aux Etats-Unis, les importations atteignent un chiffre bien moins élevé ; mais, en revanche, il y a le marché national qui absorbe 90 p. 100 des produits indigènes. Bientôt viendra le moment où tout leur blé et leurs produits agricoles seront absorbés par la consommation intérieure. Bientôt, d'après les autorités en matière de statistique, sonnera l'heure où les Etats-Unis n'auront plus de céréales à exporter. Alors, ce serait là une éventualité heureuse pour le Canada. Il importe donc de marcher de l'avant, au lieu de rétrograder. Il faut bien se garder d'apporter à notre régime fiscal des réformes qui portent atteinte à notre grande industrie nationale ou qui fassent péricliter les capitaux engagés dans ces industries, tout en compromettant l'avenir des classes ouvrières. Il faut accorder la protection voulue à toutes les industries domestiques solidement établies. Ces industries peuvent largement rémunérer les capitaux placés par nos concitoyens dans ces entreprises, comme cela a eu lieu par le passé, et avec le temps, ces gains ne feront que s'accentuer. Si les produits de notre industrie nationale répondent aux besoins des marchés étrangers, il va de soi qu'ils répondent aux exigences de notre consommation intérieure. Quelquefois, les Américains disent : "Nous exportons nos marchandises au Nord-Ouest canadien, et cela en dépit de votre tarif, ce qui prouve la supériorité de nos produits. Pas le moins du monde. C'est que, probablement, l'Américain a abaissé le chiffre de ses prix, afin d'écouler ses marchandises au Canada. Ou peut-être encore, il se peut que ses agents chargés de vendre ces articles fassent preuve de plus d'habileté que les nôtres. Quelquefois, un agent américain plus habile dans la réclame que l'agent canadien, réussit à vendre une machine agricole. On le sait, l'Américain est doué d'un peu plus de faconde et parle avec plus de volubilité que le Canadien, et il ne se gêne pas pour exagérer un peu les bonnes qualités de ses marchandises, afin de persuader au cultivateur qu'elles l'emportent sur les marchandises canadiennes.

Mais, en réalité, nos produits ne le cèdent en rien aux articles similaires fabriqués à l'étranger, et j'ajoute que nous perfectionnons de jour en jour nos fabrications. Allons ! messieurs, courage ! Un peu d'encouragement à nos industries ! et bientôt les progrès industriels réalisés à Brantford, à Hamilton, à Toronto, se renouvelleront au Nord-Ouest, et l'on y verra surgir des villes habitées par une population industrielle qui consommera vos produits de nature périssable. Alors, au lieu de piétiner sur place ou de rétrograder, nous aurons appliqué un système qui donnera un plus vif essor à la prospérité et au progrès du pays.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, j'avais songé à présenter quelques observations à la Chambre ; mais, paraît-il, c'est le désir de la députation en général que le débat soit clos ce soir même. En pareille circonstance, je tiens à donner avis au Gouvernement que, plus tard, je présenterai une motion tendant à restreindre la préférence accordée à la Grande-Bretagne aux marchandises importées au Canada par la voie des ports maritimes canadiens.

(La motion de M. Fielding est adoptée en comité des voies et moyens.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

AJOURNEMENT—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : La Chambre poursuivra-t-elle la discussion des articles du tarif, au commencement de la séance, lundi prochain ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, la séance de lundi est consacrée aux affaires de la députation.

M. SPROULE : Et la Chambre se remettra à l'étude des questions à l'ordre du jour?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à six heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 3 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

NOUVEAU DEPUTE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la Couronne en chancellerie le certificat d'élection de M. Médéric Martin, député choisi par le district électoral de Sainte-Marie de Montréal.

INTERPELLATIONS.

LE CREEK MACLAREN DANS LE TOWNSHIP FENELON.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de terminer cette année la chaussée qui traverse le creek McLaren dans le township de Fénelon, comté de Victoria ?
2. Pourquoi les travaux ont-ils été retardés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : répondant au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Non.

2. Le Gouvernement n'a jamais entrepris de construire cette chaussée, mais simplement d'aider à la municipalité.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL—DIVISION DE QUEBEC A MONCTON.

M. LAVERGNE demande :

1. Quel est l'état actuel des travaux du Transcontinental National, sur la partie de la section est, allant de Québec à Moncton ?

2. Les rapports des ingénieurs envoyés pour explorer cette partie du chemin de fer projeté par la commission du Transcontinental sont-ils complétés ?

3 Dans l'affirmative, quand doit commencer la construction ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER, répondant au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Les explorations et tracés préliminaires ont été faits sur toute la distance entre Québec et Moncton ; et on a adopté aussi un tracé définitif sur une grande partie du chemin.

2 et 3. Les rapports des ingénieurs ne sont pas encore complétés.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL—EXPLORATIONS DANS LE NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. CROCKET demande :

1. Le nouveau tracé des deux routes projetées du chemin de fer Transcontinental entre Grand-Falls et Moncton, N.-B., a-t-il été complété ?

2. Le Gouvernement a-t-il décidé laquelle de ces deux routes serait adoptée ? Dans l'affirmative, laquelle a été adoptée ?

3. Les commissaires du chemin de fer Transcontinental ont-ils fait quelque recommandation au gouvernement quant à celle des routes projetées qui devrait être adoptée entre les deux points susmentionnés ? Dans l'affirmative, quelle est la route recommandée ?

4. L'ingénieur de la section D, ou tout autre ingénieur employé dans la dite section, a-t-il fait quelque recommandation aux commissaires ou au Gouvernement quant à celle des deux routes projetées qui devrait être adoptée entre les deux points susmentionnés ? Dans l'affirmative, laquelle de ces routes a été recommandée par l'ingénieur ?

5. Si le Gouvernement n'a pas encore décidé quelle route serait adoptée, quand pourra-t-il faire connaître sa décision ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER, répondant au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Les premières explorations des tracés des deux routes projetées entre Grand-Falls et Moncton, N.B., sont déterminées, mais les plans, devis ne le sont pas encore.

2. Non.

3. Non.

4 et 5. Lorsque les explorations préliminaires ont été terminées sur les deux routes projetées dans le Nouveau-Brunswick, entre Moncton et Grand-Falls, l'ingénieur du district " A " a fait rapport que le tracé à l'intérieur des terres était le plus court et le meilleur marché, mais qu'avant de décider la question, il conseillait de faire un tracé préliminaire sur les deux routes. Cet avis a été suivi et l'on travaille présentement aux plans, estimations, etc., qui seront bientôt terminés.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

1. A-t-on effectué les paiements relatifs aux terres expropriées par le Gouvernement pour la construction des embranchements de Murray-Harbour et de Montague du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et pour des quais ?

2. Dans la négative, quels sont les propriétaires qui n'ont pas encore été payés ou avec lesquels on n'a pas fait de règlement définitif ?

3. A quelles dates ont été expropriées lesdites terres dans chaque cas ?

4. Pourquoi les susdits propriétaires n'ont-ils pas été payés ou renvoyés devant la cour de l'échiquier pour règlement final ?

5. Quelques-unes de ces réclamations ont-elles été référées à certaines personnes pour règlement ? Dans l'affirmative, quel rapport a été fait dans chaque cas, et le rapport a-t-il été accepté par le Gouvernement ?

6. Des pétitions de droit ont-elles été adressées au secrétaire d'Etat au cours de la présente année au sujet de ces terres ? Dans l'affirmative, quelle décision a été prise dans l'espèce ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER, répondant au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Non, pas tous. Des négociations se poursuivent encore, et certains cas sont encore devant la cour d'échiquier.

2. Les commissaires d'écoles du district n° 94 : Carney McClure ; Mme Debora McKenzie ; Daniel McGregor ; John Hines ; William D. Shaw ; David Shaw ; John S. Nelson ; capitaine William Gordon ; succession de Owen Connolly ; Mme Euphemia McLeod.

3. Lorsque le Gouvernement a pris possession de ces terres et en a fait faire des évaluations, il a essayé d'en effectuer le paiement ; ces tentatives ont été renouvelées jusqu'au mois de juin 1906, lorsqu'on a constaté qu'il était impossible d'arriver à s'entendre sur un prix raisonnable. Les plans et descriptions des terrains ont été alors déposés dans le bureau du régistrateur du comté. Les propriétaires de ces terrains ont refusé d'accepter les offres qui leur avaient été faites et après des tentatives répétées pour en arriver à un règlement, les causes ont été soumises à la cour d'échiquier et elles seront probablement jugées pendant le mois de décembre.

4. Un évaluateur a été nommé pour évaluer les propriétés et on a offert aux propriétaires le prix qu'il avait fixé.

5. Oui et 12 cas ont été envoyés à la cour d'échiquier où ils seront jugés tout probablement dans le mois de décembre.

DISCOURS A WIARTON, ONT.

M. ROBITAILLE demande :

1. Le ministre de la Justice a-t-il prononcé les paroles suivantes ou d'autres au même effet, à une assemblée publique tenue à Wiarton le 27 octobre dernier, tel que rapporté par le "Globe" de Toronto du 25 courant :

"Pas plus tard qu'hier encore, dans le comté de Québec, le feu de la haine sectaire a été allumé sous le prétexte que sir Wilfrid Laurier est trop anglais pour ses adversaires politiques dans cette partie du pays.

"Et dans le moment même que ses adversaires de Québec qui désirent sa chute, proclament qu'ils ont remporté la victoire sur les plaines d'Abraham, ceux qui dans Ontario se réjouissent de la victoire de sir Wilfrid Laurier, creusent inconsciemment la tombe des institutions britanniques en Canada" ?

2. Dans l'affirmative, sur quoi le ministre base-t-il son opinion ?

L'honorable M. AYLESWORTH :

1. Oui.
2. Sur les faits publics.

SERVICE DES PHARES.

M. TAYLOR, par M. R. L. Borden, demande :

1. Quelle a été la dépense totale occasionnée par le service des phares et des côtes pendant les années expirées le 30 juin, de 1892 à 1896 inclusivement, et le montant dépensé chacune desdites années ?

2. Quels ont été les montants dépensés pour ce service pendant les années expirées le 30 juin de 1902 à 1906 inclusivement avec indication séparée du montant dépense chacune desdites années ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1.	1891-92	503,649 12
	1892-93	503,011 66
	1893-94	476,635 07
	1894-95	475,903 72
	1895-96	466,057 55
		$2,425,247 12
2.	1901-2	696,311 02
	1902-3	964,143 74
	1903-4	1,275,016 87
	1904-5	2,507,307 03
	1905-6	2,688,484 52
		$8,131,263 18

ACHATS DE FOURNITURES DE M. GEO. T. MERWIN.

M. TAYLOR, par M. R. L. Borden, demande:

1. Quelle quantité d'articles ont été achetés par le département de la Marine et des Pêcheries du nommé George T. Merwin, chacune des années expirées le 30 juin de 1902 à 1906 inclusivement ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1.	1901-2	Nil.
	1902-3	2,314 00
	1903-4	142,758 99
	1904-5	158,301 29
	1905-6	110,238 59

2. Non. M. Merwin représentait la seule maison qui pouvait fournir ces marchandises.

ACHATS DE MM. BROOKS ET COMPAGNIE.

M. TAYLOR, par M. R. L. Borden, demande :

1. Quelle quantité d'articles ont été achetés par le département de la Marine et des Pêcheries de MM. F. C. Brooks et Cie, chacune des années expirées le 30 juin 1902 à 1906, inclusivement ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1.	1901-2	Nil.
	1902-3	Nil.
	1903-4	Nil.
	1904-5	53,927 78
	1905-6	151,557 70

2. On s'est informé des prix en 1905-6 avant de faire ces achats.

ACHATS DE LA COMPAGNIE DE SIGNAUX DE BRUME.

M. TAYLOR, par M. R. L. Borden, demande :

1. Quelle quantité d'articles ont été achetés par le département de la Marine et des Pêcheries de la "Canadian Fog Signal Company", chacune des années expirées le 30 juin de 1902 à 1906 inclusivement ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1.	1901-2	Nil.
	1902-3	Nil.
	1903-4	16,600 00
	1904-5	428,298 12
	1905-6	47,602 89

2 Des soumissions ont été demandées en 1905-06.

ACHATS DE MM. WILSON ET COMPAGNIE.

M. TAYLOR, par M. R. L. Borden, demande :

1. Quelle quantité d'articles ont été achetés par le département de la Marine et des Pêcheries de messieurs Thos. Wilson et Cie, chacune des années expirées le 30 juin de 1902 à 1906 inclusivement ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

Hon. L. P BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 1901-2	Nil.
1902-3	Nil.
1903-4	Nil.
1904-5	192,500 00
1905-6	336,104 65

2. Comme ces articles étaient brevetés, des soumissions n'ont pas dû être demandées.

ACHATS DE M. CHARLES STRUBB.

M. TAYLOR, par M. R. L. Borden, demande :

1. Quelle quantité d'articles ont été achetés par le département de la Marine et des Pêcheries du nommé Charles Strubb, chacune des années expirées le 30 juin de 1902 à 1906 inclusivement ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

Hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 1901-2	Nil.
1902-3	Nil.
1903-4	Nil.
1904-5	8,236 45
1905-6	13,372 30

2. Des soumissions ont été demandées pour le ciment et la plus basse a été acceptée.

MONOPOLE DES COMPAGNIES D'EXPRESS.

M. GAUVREAU demande :

1. Est-il à la connaissance du ministre des Chemins de fer que le long de la voie de l'Intercolonial, dans la province de Québec, la Compagnie de messagerie canadienne a un monopole excessif et qu'elle en profite pour ne mettre de ses agents qu'aux endroits qu'il lui plaît de choisir, privant ainsi le commerce, dans certains centres importants, d'un avantage que seuls d'autres possèdent?

2. Si oui, le Gouvernement a-t-il l'intention (1) de mettre cette compagnie de messagerie et toutes les compagnies de messageries en général, sous le contrôle de la commission des chemins de fer, (2) ou bien former une compagnie express de l'Intercolonial qui donnerait justice à tous sans aucune faveur ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. La compagnie de messageries canadienne est liée par contrat depuis bien des années avec l'Intercolonial et le contrat est encore en vigueur. Le ministère n'a jamais été averti que la compagnie faisait du favoritisme dans certaines localités au détriment d'autres. Une grève qui a duré pendant toute la saison écoulée, s'est déclarée entre elle et ses employés, ce qui, sans doute, a dû être une source de désagrément tant pour ces derniers que pour le public, mais heureusement cette grève est terminée.

2. (a) En vertu des statuts de 1906, chapitre 42, article 27, les compagnies de messageries tombent sous le contrôle de la commission des chemins de fer quant à leurs tarifs et règlements.

(b) Le contrat de la compagnie canadienne de messageries est encore en vigueur. Nul doute qu'à l'expiration de ce contrat, des démarches seront faites pour empêcher la répétition des difficultés qui ont existé dans le passé.

LES CONVENTIONS POSTALES ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS.

M. COCKSHUTT, par M. Sam. Hughes, demande :

1. La convention postale entre les Etats-Unis et le Canada a-t-elle été abrogée ou un avis d'abrogation a-t-il été donné ?

2. Dans l'affirmative, quelles sont la cause ou les causes de l'abrogation ?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire une nouvelle convention ?

L'honorable RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) répond :

1. Oui, en ce qui concerne la matière postale de 2e classe.

2 et 3. Comme ces questions font encore le sujet des négociations entre les deux ministères, je serais très obligé à l'honorable député, pour des raisons d'état, de ne pas insister sur sa demande.

UNE JETEE A PORT-MAITLAND.

M. LALOR demande par l'entremise de M. Blain :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire une jetée à Port-Maitland, Ontario ?

2. L'entreprise a-t-elle été adjugée, et à qui ?

3. Quelles personnes ou maisons d'affaires ont soumissionné pour ces travaux, et quel montant est stipulé dans chaque soumission ?

4 Quand ces travaux seront-ils commencés ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre des Travaux publics suppléant) répond : Il n'y a pas d'information à ce sujet au ministère des Travaux publics.

SALLE D'ARMES A DUNNVILLE.

M. LALOR demande par l'entremise de M. Blain :

1. Le Gouvernement sait-il qu'il n'y a pas de salle d'armes ou d'exercices militaires à Dunnville, Ontario, pour l'usage des compagnies de carabiniers de cette localité ou pour y déposer les armes et les munitions ?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire une salle d'armes ou d'exercices militaires à Dunnville, Ont. ?

3. Quand ces travaux seront-ils commencés ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) répond :

1. Le Gouvernement sait qu'il n'y a pas à Dunnville de bâtiment disponible pour les fins d'une salle d'armes, mais l'officier commandant la compagnie de milice de Dunnville reçoit la même allocation qui est payée

aux officiers commandants de différents endroits en vertu de règlements bien et dûment promulgués.

TROPHEES DE LA GUERRE DES BOERS.

M. WORTHINGTON, par M. Blain, demande :

1. Des canons, pièces de campagne, carabines ou munitions de toute description, ont-ils été présentés au gouvernement canadien par le ministère de la Guerre après la dernière guerre sud-africaine ?
2. Dans l'affirmative, quand ces articles ont-ils été reçus ?
3. Ces articles sont-ils des trophées de ladite guerre ?
4. Quel était le nombre de ces articles et quelle en était la description ?
5. A-t-on fait une distribution de ces trophées ?
6. Dans l'affirmative, quand a-t-elle été faite et à qui ?
7. Dans la négative, quand sera-t-elle faite ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) répond :

1. Oui.
2. Janvier 1905.
3. Oui.
4. Un canon de 1.75 M.M.B.L., un canon de 1.65 M.M.B.L., un canon de 1.37 M.M.B.L., un canon Maxim et 700 fusils Mauser.

5, 6 et 7. Le 17 février l'ordre de la milice suivant fut publié :

"Le ministère de la Milice a reçu du gouvernement impérial un nombre restreint de fusils Mauser, trophées de la guerre Sud-africaine, pour être distribués dans les localités où on a déployé le plus d'activité au recrutement des divers contingents canadiens pendant la guerre.

"Nous nous proposons de les distribuer comme ci-après :

"Musées militaires, 1 ; institutions militaires, 2 ; bibliothèques fédérale et provinciales, 3 ; bibliothèques publiques, 4 ; corps de milice parmi lesquels on a recruté pour le Sud-africain, 5 ; associations athlétiques, 6 ; succursales du Y.M.C.A., 7 ; sociétés historiques, 8.

"Les demandes de fusils devront être faites par l'entremise de l'officier commandant du district et la distribution aura lieu après le 1er mai prochain."

En réponse à cet ordre, 137 demandes furent reçues au ministère. L'accroissement du travail motivé par les camps annuels nous a empêché de faire plus tôt la distribution, l'envoi de ces fusils nécessitant la confection de caisses spéciales. Toute la distribution sera complétée dans une semaine.

Voici comment cette distribution sera faite :

Districts militaires n° 1, 34 ; n° 2, 68 ; n° 3, 12 ; n° 4, 29 ; nos 5 et 6, 6 ; n° 7, 35 ; n° 8, 7 ; n° 9, 6 ; n° 10, 18 ; n° 11, 8 ; n° 12, 10.

Nous avons l'intention de placer deux canons sur la terrasse du parlement, d'en mettre un à la disposition de la commission d'embellissement d'Ottawa et de laisser le Maxim au musée militaire.

LE BRISE-LAMES DE RUSTICO-NORD, I.P.-E.

M. MARTIN (Queen) demande :

1. Les travaux au brise-lames de Rustico-Nord, I.P.-E., sont-ils complétés ?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de rallonger ce brise-lames pour le rendre plus utile ?
3. Quel est le rapport de l'ingénieur sur ce rallongement ?
4. Quels sont les entrepreneurs et le montant stipulé au contrat ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre des Travaux publics suppléant) répond :

1. Le ministère dépense $2,000 à North-Rustico même, en travaux de réparations exécutés en régie au brise-lames et à la construction de travaux à clair-voie pour protéger la plage.
2. Le ministère fait construire à l'île Robinson, sur le côté est de l'entrée du havre, un brise-lames de 750 pieds de longueur. L'ouvrage a été adjugé au prix de $13,275 à M. Geo. Matheson et un contrat a été signé.
3. Le prolongement ne sera pas étudié avant la complétion des travaux à l'entreprise.

L'EXPORTATION DU GRAIN.

M. DANIEL demande :

Quelle partie des grains produits en Canada a été exportée en 1905 des ports du Canada et des ports des Etats-Unis, respectivement ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) répond :

	Boisseaux.	Valeur.
Des ports canadiens en destination directe des ports étrangers autres qu'aux E.-U.	21,187,886	$17,519,572
Par voie des E.-U. en transit pour les ports étrangers	19,909,453	$15,615,919
Total	41,097,339	$33,171,491

LES ECOLES D'INSTRUCTION MILITAIRE

M. NORTHRUP, par M. Blain, demande :

1. Combien y a-t-il d'écoles d'instruction pour diplômer les officiers et les hommes dans la milice volontaire du Canada, et où sont-elles situées ?
2. Combien d'officiers, de sous-officiers et d'hommes sont employés dans chaque école, respectivement, et quel est le grade des officiers ?
3. Combien d'officiers, de sous-officiers et d'hommes se sont présentés durant l'année

dernière, afin de recevoir leur certificat de compétence ?

4. Quelle est la moyenne de temps pour qu'un officier ou un subalterne reçoive son certificat de compétence ?

5. Combien a coûté l'an dernier le maintien de ces écoles ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

Il y a maintenant des écoles permanentes d'instruction militaire aux endroits suivants :

Cavalerie—
Winnipeg, Man.,
Toronto, Ont.,
Saint-Jean, Qué.

Artillerie—
Kingston, Ont., (montée et de campagne)),
Québec (garnison),
Halifax, N.-E. (garnison),
Esquimault, C.-A. (garnison).

Infanterie—
Winnipeg, Man.,
London, Ont.,
Toronto, Ont.,
Québec, Qué.,
Fredericton, N.-B.,
Halifax, N.-E.,
Esquimault, C.-A.

De plus le ministère autorise des écoles temporaires d'instruction militaire pour toutes armes du service, dans les villes populeuses, selon les exigences et dans l'intérêt de la milice.

2. Le personnel enseignant est ainsi composé :

Cavalerie—
Winnipeg, Man. : 2 officiers (1 colonel brev., 1 lieut.) 2 sergents instructeurs.
Toronto, Ont.: 2 officiers (1 colonel brev., 1 capitaine) 3 sergents instructeurs.
Saint-Jean, Qué. : 2 officiers (1 major, 1 lieut.) 3 sergents instructeurs.

Artillerie—
Kingston, Ont. : 3 officiers (1 lieut.-colonel, 1 capitaine, 1 lieut.) 7 sergents instructeurs.
Québec, Qué. : 3 officiers (1 colonel, 1 capitaine, 1 lieut.) 4 sergents instructeurs.
Halifax, N.-E. : 3 officiers (1 lieut.-col., 2 capitaines) 1 sergent instructeur.
Esquimault, C.-A. : 1 officier, avec le grade de major. Pas de sergents instructeurs.

Infanterie—
Winnipeg, Man. : 2 officiers (1 colonel brev., 1 lieutenant) 2 sergents instructeurs.
London, Ont. : 2 officiers (1 lieut.-col. brev., 1 lieut.) 2 sergents instructeurs.
Toronto, Ont. : 2 officiers 1 lieut.-col. brev., 1 lieut.) 6 sergents instructeurs.
Québec, Qué. : 2 officiers (1 major, 1 lieut.) 4 sergents instructeurs.
Frédéricton, N.-B. : 2 officiers (1 lieut.-col. brev., 1 lieut.) 3 sergents instructeurs.
Halifax, N.-E. : 2 officiers (1 lieut.col., 1 lieut.) 5 sergents instructeurs.
Esquimault, C.-A. : 1 officier (major local) aucun sergent instructeur.

Tir—
Ottawa, Ont. : 3 officiers (1 lieut.-col., 1 major, 1 capitaine) 3 sergents instructeurs.

Aux écoles et aux camps tous les officiers, les sous-officiers et les soldats de la milice permanente sont disponibles, quand ils en sont requis, pour les fins d'instruction en sus du personnel enseignant régulier.

3. Le nombre de certificats décernés au cours de l'année 1905 a été de :

Officiers	688
Sous-officiers	361
Total	1,049

4. La moyenne de temps pour obtenir le certificat est :

Cavalerie et infanterie	6 mois.
Artillerie	9 "

Chacun de ces cours comprend trois mois au collège militaire royal.

Cours expéditif :
Toutes armes . . . . . 3 mois.

Cours spécial :
De 7 jours à 3 mois.

5. Il est impossible de séparer le coût de l'entretien des écoles du coût d'entretion de la milice permanente aux dépôts énumérés. Le coût total d'entretien des dépôts toutefois est d'environ $650,000 pour 1,000 officiers et subalternes, y compris le vêtement, les frais de déplacement et toutes les dépenses.

LES ECOLES DE LA RESERVE INDIENNE DES SIX-NATIONS.

M. LALOR demande :

1. Y a-t-il eu des changements dans les règlements concernant les écoles de la réserve des Six-Nations, et dans l'affirmative, quelle est la nature de ces changements ?

2. Permet-on dans ces écoles de la réserve l'usage des livres de classe autorisés par le gouvernement d'Ontario ?

3. L'inspection de ces écoles est-elle faite par l'inspecteur provincial ou de comté ?

4. Les professeurs sont-ils des professeurs diplômés et sont-ils tenus de posséder des certificats d'enseignement de la province d'Ontario ?

5. Si l'on ne se sert pas de livres de classe de la province d'Ontario, si l'on n'emploie pas de professeurs diplômés, si l'inspection des écoles est mal faite par des inspecteurs de comté, le Gouvernement voudra-t-il dire pourquoi les Indiens des Six-Nations ne sont pas placés sur un pied d'égalité, quant aux conditions d'enseignement, avec les autres citoyens de ce pays ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) répond :

N° 1. Oui.

Nature des changements :

(a) Réduction du nombre des bureaux de syndics de 2 à 1 ;

(b) Des dispositions ont été prises pour adopter le cours d'enseignement officiel d'Ontario.

(c) Des dispositions pour l'inspection des écoles.

(d) Des dispositions pour la présence obligatoire à l'école.

2. Oui.

3. Il est loisible de faire inspecter les écoles par les inspecteurs provinciaux ou locaux.

4. Pas tous. Les instituteurs diplômés sont engagés quand on peut les avoir.

5. Il est facile de voir par ce qui précède que les Indiens de la tribu des Six-Nations sont placés sur le même pied en matière d'éducation que les autres citoyens tant pour l'inspection des écoles que pour les livres de classe et la compétence des instituteurs.

LES AGENTS D'IMMIGRATION.

M. LEFURGEY demande :

1. Le surintendant de l'immigration ou le département de l'Intérieur a-t-il adressé récemment une circulaire aux agents de la Grande-Bretagne, concernant l'immigration et les méthodes à employer ?

2. Le surintendant de l'immigration ou le département de l'Intérieur a-t-il récemment adressé une circulaire aux agents de transport dans le Royaume-Uni, concernant une commission par tête sur une certaine classe d'immigrants et conçue à peu près dans ces termes: "Une commission de une livre sterling sera payée pour chaque adulte, au-dessus de 18 ans, en destination du Canada, dans les classes suivantes: cultivateurs, valets de ferme, jardiniers, palefreniers, charretiers, terrassiers, mineurs et servantes. Pour obtenir cette commission, il faut que l'émigrant ait pratiqué l'un de ces métiers au moins pendant douze mois. Ces émigrants devront être débarqués à un port du Canada, mais en hiver, il sera permis de les débarquer à Portland, Me.

"Une commission de dix schellings sera payée pour tout immigrant de un à 18 ans. Aucune commission ne sera payée à l'officier en charge du steamer ou aux compagnies de chemins de fer."

3. Dans la négative, quelles sont les dernières instructions à ce sujet, émises par le département de l'Intérieur ?

4. Le ministre voudra-t-il déposer sur le bureau copie des derniers règlements émis ?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) répond :

1. Oui.

2. La circulaire est en substance ce que dit la demande.

3. La réponse est donnée au n° 2.

4. Oui, si l'on obtient un ordre de la Chambre.

M. LALOR.

POSTES DE SAUVETAGE.

M. RALPH SMITH demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures, depuis la dernière session, en vue de l'établissement et du fonctionnement de postes de sauvetage sur la côte du Pacifique ?

2. Combien a-t-il été construit de nouveaux phares, combien a-t-il été réparé d'anciens phares, ou quelle aide de toute nature a-t-il été donné à la navigation sur la côte du Pacifique en 1906 ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui ; un bateau de sauvetage revenant toujours à la position normale et se vidant automatiquement a été construit, l'été dernier à Vancouver ; il a maintenant à son bord un équipage de Victoria, qui a été dressé à la manœuvre et qui se tient prêt à partir au premier signal.

On a fait un appel de soumissions en vue de la construction de trois embarcations insubmersibles légères (surf boats), dont deux seront envoyées à Clo-oose et à Ucluelet, et auront pour équipage des marins de ces endroits sous la direction de chefs d'équipage expérimentés ; la troisième de ces embarcations sera placée sur le "Salvor", dont une partie de l'équipage sera dressée à en faire la manœuvre.

On fait prendre des renseignements sur le meilleur modèle de bateau de sauvetage à vapeur, en vue de s'en procurer un pour Banfield Creek, où l'on a l'intention d'établir et de maintenir un poste de sauvetage parfaitement aménagé.

2. Les travaux suivants ont été exécutés en aide à la navigation sur la côte du Pacifique en 1906 :

(a) Pointe Pachena : signal de brume et phare des mieux aménagés en cours de construction ; de plus entretien d'une lumière temporaire.

(b) Ile Lookout, Kyuquot ; installation d'une lumière de trente jours.

(cê Ile Entrance, Quatsino ; installation d'une lumière de trente jours.

(d) Pointe Amphytrite, Ucluelet : installation d'une lumière de trente jours.

(e) Rochers Swale, détroit de Barclay : installation d'une lumière de trente jours.

(f) Ile Verte : nouveau phare en construction.

(g) Ile Lennard : installation d'un signal de brume de première grandeur.

(h) Crofton : installation d'une lumière de trente jours.

(i) Sooke : installation d'une lumière de pêcheurs.

(j) Ile aux Œufs : installation d'un signal de brume de première grandeur.

(k) Ile Trial : installation d'un phare et d'un signal de brume.

(l) Pointe Gallows, Nanaimo : installation d'un signal de brume, à cloche mécanique.

(m) Pointe Pulbeney : installation d'un signal de brume mécanique.

(n) Pointe Scarlet: installation d'un signal de brume mécanique.

(o) Ile Lucy : phare en construction.

(p) Ile aux Pins: phare et signal de brume en construction.

(q) Rochers Race : améliorations au phare.

(r) Ile de la Découverte: améliorations au phare.

(s) Ile Dock : améliorations au phare.

(t) Ile Berens : améliorations au signal de brume.

(u) Cap Beale : reconstruction du phare.

(v) Rocher Horda : améliorations à la bouée.

(w) Rocher Sparrowhawk : améliorations à la bouée.

(x) Rocher Hankin, Clayoquot : installation d'une bouée.

(y) Récifs Hankin, détroit de Chatham : installation d'une bouée.

(z) Port-Simpson: installation d'une bouée.

(aa) Banc de Swiftsure: installation d'une bouée à sifflet.

(bb) Sandheads: améliorations aux bouées.

(cc) Prince Rupert : Installation de quatre bouées, et de deux balises et relevé du port.

AIDES A LA NAVIGATION SUR LA COTE DU PACIFIQUE.

M. RALPH SMITH demande :

1. Le capitaine Anderson, du département de la Marine, a-t-il été envoyé dans la Colombie-Anglaise pour faire une enquête et un rapport sur la nécessité de donner plus d'aide à la navigation sur la côte du Pacifique?

2. Un rapport a-t-il été adressé au Gouvernement à cet effet ? Dans l'affirmative, quel effet ont eu les propositions du capitaine Anderson?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Il a été présenté plusieurs rapports relatifs à divers services, y compris des rapports sur de nouvelles aides requises pour la navigation, sur l'établissement d'un service de télégraphie sans fil, sur l'établissement d'un service de sauvetage, et sur l'amélioration des voies de communication par terre à l'extrémité occidentale de l'île de Vancouver.

Toutes les propositions faites par le colonel Anderson, en vue de venir en aide à la navigation, ont été approuvées par la commission des phares ; on est en train d'établir plusieurs postes nouveaux, d'améliorer les anciens ; les installations nouvelles les plus importantes étant celle d'un signal de brume et d'un phare de première grandeur à la Pointe Pachena, qui se poursuit en ce moment, celle d'un phare de première grandeur à la pointe Estevan, et celle d'un signal de brume au cap Beale, qui se fera au printemps prochain.

Un service de télégraphie sans fil sera établi sous peu. Il a été reçu des soumissions, et elles sont actuellement à l'étude.

Un bateau de sauvetage a été construit et équipé, et se trouve prêt pour le service. La proposition de développer et d'améliorer le service de sauvetage et celle de construire un chemin le long de la côte occupent actuellement l'attention du Gouvernement.

CHEMIN LE LONG DU LITTORAL DE L'ILE DE VANCOUVER.

M. RALPH SMITH demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il été en correspondance avec le premier ministre de la Colombie-Anglaise quant à l'opportunité d'une entente entre les deux gouvernements pour l'établissement à frais communs d'un chemin le long de la ligne courte de la côte ouest de l'île de Vancouver en vue de faciliter le sauvetage des marins en détresse ?

2. Les autorités de la Colombie-Anglaise ont-elles manifesté le désir d'aider à la construction de ce chemin ? Dans l'affirmative, dans quelle mesure ?

3. Les papiers ou la corrspondance entre le département de la Marine et le premier ministre de la Colombie-Anglaise seront-ils déposés sur le bureau ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Le premier ministre de la Colombie-Anglaise s'est exprimé en ces termes : " Même en supposant qu'il fût possible d'établir un tel chemin, la population de cette partie du pays n'en retirerait aucun avantage ; il n'aurait d'utilité que pour le service de sauvetage ; et si l'on tient compte des anfractuosités du rivage, on peut bien se demander s'il serait possible de tracer un chemin, ou même un sentier, assez proche du bord de la mer pour qu'on pût en tirer parti en cas de naufrage ".

3. Oui, si on le désire. Il n'a été échangé que deux lettres de part et d'autre, et le sens général de la réponse du premier ministre de la Colombie-Anglaise se trouve indiqué dans le passage cité précédemment.

LES STATUTS REVISES

M. E. D. SMITH, par M. Blain, demande :

Quand les députés pourront-ils obtenir communication ces statuts revisés ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Dès qu'ils auront acquis force de loi, c'est-dire, à ce que nous espérons, vers le 1er janvier prochain.

DRAGAGE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. A-t-on dernièrement complété la construction d'un dragueur dans l'île du Prince-Edouard, et quel nom porte-t-il ?

2. Quels dragages a-t-on faits dans les eaux de l'île du Prince-Edouard durant l'été dernier, et quels dragueurs a-t-on employés?

3. Ces travaux ont-ils été terminés ?

4. Quels sont les dragueurs que l'on pourra mettre en service l'été prochain à l'île du Prince-Edouard ?

5. Le Gouvernement a-t-il reçu des requêtes ou communications au sujet des travaux de dragage à Summerside et Alberton ou autres endroits, et dans le comté de Prince, I.P.-E., et où?

6. Le Gouvernement a-t-il tracé un plan ou dressé une liste de prix en vue de l'exécution de ces travaux, et quels sont-ils ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui, le dragueur " Montague ".

2 et 3. Le dragueur " Prince-Edouard " a opéré à Charlottetown et à Pownal ; le dragueur " Montague " à Victoria.

4. Les dragueurs " Prince-Edouard " et " Montague ".

5. Oui.

6. Non.

LA COMPAGNIE D'IRRIGATION ROBINS.

M. AMES, par M. Bergeron, demande :

1. Quelle décision le Gouvernement a-t-il prise au sujet de la demande de E. H. Cuthbertson pour 144,323 acres de terre à proximité du confluent des rivières de l'Arc et du Ventre, ainsi que le mentionne le compte rendu des Débats de 1906, page 1677?

2. Aussi, au sujet d'une demande semblable par Guy Tracey Robins ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

Ces demandes ont été englobées dans celle de la compagnie d'irrigation Robins, laquelle a été accordée.

MEDECIN-INSPECTEUR DE LA MARINE A CANSO.

M. AMES, par M. Bergeron, demande :

1. La position d'inspecteur médical de marine à Canso, autrefois occupée par le docteur Brine, est-elle actuellement vacante ?

2. Quelle rétribution ce dernier a-t-il reçue, chaque année, pendant les trois dernières qui ont précédé son décès ?

3. En vertu de quels arrangements le service médical, attaché à cet emploi, est-il exécuté actuellement ?

4. Quelles sommes le Gouvernement a-t-il payées depuis le 1er mars 1906, pour ce service, à qui, et quels sont les montants non encore réglés ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Deux cent quatre-vingts dollars, y compris les médicaments fournis.

3. Le docteur P. A. McGarry au besoin soigne les matelots malades et il est payé suivant le travail qu'il exécute.

4. Deux cent dix dollars et quinze cents payés au docteur P. A. McGarry. Il reste une note de $68.75 présentée par le docteur McGarry et qui est à l'étude.

M. LEFURGEY.

M. B. J. SAUNDERS.

M. AMES, par M. Bergeron, demande :

1. M. B. J. Saunders a-t-il été en aucun temps aide de l'ingénieur en chef d'irrigation pour le gouvernement fédéral?

2. S'il ne l'est plus, quand et pour quel motif a-t-il démissionné ?

3. Quels étaient ses appointements au moment où il a quitté son emploi ?

4. Est-il actuellement à quelque titre au service du département de l'Intérieur.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. Il a été promu à la position d'ingénieur en chef, le 1er janvier 1903 ; il a renoncé à cette position le 31 mars 1904, sans donner de raison.

3. Il recevait $900 par année du gouvernement fédéral et $2,000 du gouvernement d'alors des territoires du Nord-Ouest.

4. Oui ; il a un contrat pour la subdivision de townships dans l'est du Manitoba.

IMPORTATIONS DU SAULT-SAINTE-MARIE.

M. BOYCE, par M. Blain, demande :

1. Quelle quantité de foin, pommes de terre et autres produits de ferme ou de culture maraîchère a été déclarée au port du Sault Sainte-Marie, Canada, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1906 ?

2. Quels droits a-t-on perçus sur ces divers produits?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

Le tableau suivant indique les quantités de produits de la ferme et du jardin qui ont été inscrits comme importés pour consommation au bureau du Sault Sainte-Marie, ainsi que le montant des droits perçus sur ces importations, dans le cours de l'exercice financier de 1906 :

Articles.	Unité de mesure.	Quantités.	Valeurs.	Droits.
			$	$
Avoine	Bois.	125	44	12 50
Pommes, à l'état frais.	Barils	12	58	4 80
Fraises, etc	Liv.	7,684	759	153 68
Cerises	"	650	104	13 00
Raisins	"	7,092	597	141 84
Pêches	"	32,282	1,310	322 82
Prunes	Bois.	225	440	110 00
Fruits à l'état frais, n.a.p	"	.....	466	93 20
Foin	Tonn.	604	4,657	1,208 00
Pommes de terre	Bois.	1,863	1,076	279 45
Tomates à l'état frais.	"	98	338	72 60
Légumes, à l'état frais ou sec	"	.....	913	228 25
Maïs	"	7,235	3,557	En franc.

TRAVAUX PUBLICS A PORT-COLBORNE

M. BENNETT demande :

1. Un contrat a-t-il été conclu pour l'érection d'un élévateur à grain du Gouvernement à Port-Colborne?

2. Combien de boisseaux peut-il contenir?

3. Combien de soumissions a-t-il été reçu, et quel était le montant mentionné dans chaque soumission?

4. Quand les travaux ont-ils été exécutés?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui.

2. Il a été préparé des plans pour un élévateur d'une contenance de 2,000,000 de boisseaux. L'opinion ayant été exprimée qu'un local de cette dimension ne serait probablement pas requis, on résolut de restreindre la contenance de l'élévateur à 800,000 boisseaux, pour faire l'expérience. Si plus tard on constate qu'il est nécessaire d'avoir plus de place, on reviendra aux plans primitifs.

3. Il a été reçu trois soumissions pour la superstructure, savoir :

De la compagnie dite "Canadian Steel Company"..	$1,925,000
De la compagnie dite "Dominion Bridge Company"..	652,500
De MM. Peter Llyall et fils, de Montréal	637,000

Il a été reçu trois soumissions pour l'infrastructure,

M. J. Hogan	97,481
Haney et Miller..	166,000
Larkin et Sangster..	90,000

4. Le marché pour l'infrastructure a été complété.

Celui pour la superstructure a été signé le 8 octobre 1906.

M. BENNETT demande :

Quel montant a-t-il été dépensé depuis 1896 jusqu'à date pour améliorations à Port-Colborne a) par le département des Chemins de fer et Canaux, et b) par le département des Travaux publics?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Le département des Chemins de fer et des Canaux avait dépensé $1,207,959.10, le 30 juin 1906.

Du 30 juin 1906 au 1er décembre 1906, il a été dépensé $222,288.58.

Somme totale dépensée par le département des Chemins de fer et des Canaux jusqu'au 1er décembre 1906, $1,430,247.68.

Somme dépensée par le département des Travaux publics : $828,187.85.

JETEE DE BELLE-RIVIERE, I.P.-E.

M. ALEX. MARTIN demande :

1. L'ingénieur du Gouvernement a-t-il fait rapport sur les travaux de prolongement et d'amélioration de la jetée de Belle-Rivière, I.P.-E.?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ce rapport, et quel est le coût estimatif des travaux?

3. Le Gouvernement a-t-il décidé de faire ces améliorations qui sont si nécessaires pour les intérêts maritimes d'une grande partie du pays?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1 et 2. Il a été reçu un rapport de l'ingénieur résident de l'île du Prince-Edouard, fixant à $6,000 le prix des améliorations, réparations, etc., requises.

3. Le rapport est à l'étude.

CONCESSION DE BAUX DE PATURE.

M. AMES (par M. Bergeron) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il accordé un bail de terrains de pâture couvrant en tout ou en partie les townships 32 et 33 du rang 18 et les townships 33 et 34 du rang 19, à l'ouest du quatrière méridien?

2. Dans l'affirmative (a) à qui ce bail a-t-il été consenti? (b) à quelle date a-t-il été consenti, et quelle est sa durée? (c) a-t-il été ratifié par un décret du conseil ? Et dans l'affirmative, quand ce décret a-t-il été promulgué ? (d) à combien s'élèvent les versements faits jusqu'ici au Gouvernement par le locataire ou ses ayants-droit ? (e) Quelle cessions ou quels transferts ont été enregistrés dans le département de l'Intérieur relativement à ces baux de pâture ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. (a) Thomas Dahl, Saint-Jacques, Manitoba ; D. C. Cameron, Winnipeg, Manitoba.

(b) Du 1er octobre 1905. Sa durée est de 21 ans, mais il reste sujet à résiliation moyennant deux ans d'avis.

(c) Aux termes de décrets du conseil émis les 23 avril 1904 et 27 juillet 1905.

(d) Voici les paiements effectués :

Novembre 22, 1904..	$ 20 60
Février 28, 1905..	12 25
Juin 7, 1905..	876 80
Novembre 3, 1905..	50 67
Novembre 5, 1906..	826 64

M. AMES, par M. Bergeron, demande :

1. Au nom de qui le ¼ nord-est de la section 2, township 25, rang 28, à l'ouest du 2me méridien est-il inscrit ?

2. Quand l'inscription primitive a-t-elle été faite ?

3. Quels délais a-t-on accordés, et pour quelles raisons ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il n'a jamais été pris d'inscription de homestead pour le quart nord-est de la section 2, township 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien. Ce terrain figure dans la vente effectuée en faveur de la compagnie de la vallée de la Saskatchewan.

CHAMP DE TIR A CHARLOTTETOWN.

M. A. MARTIN demande :

1. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour établir un nouveau champ de tir à Charlottetown ?

2. A-t-on passé quelque marché pour les travaux? Quel est l'entrepreneur et le montant mentionné dans le contrat ?

3. Combien a-t-on reçu de soumissions, quel est le nom de chaque soumissionnaire et le montant mentionné dans chaque soumission?

4. Quand les travaux commenceront-ils, et quand se termineront-ils?

L'honorable sir F. BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1 et 2. L'emplacement est acheté et l'entreprise de la construction d'un champ de tir neuf a été adjugée à MM. Lyons et White, qui avaient offert le rabais le plus considérable, le chiffre de leur soumission étant de $11,250.

3. Cinq, ainsi qu'il suit :

Lyons et White, Ottawa	$11,250
V. W. Giroux, Ottawa	11,400
H. C. Lowe et S. Lowe, Charlottetown	12,400
T. Campbell, Charlottetown	13,930
Rogers, Prouse et Nickelson, Charlottetown	16,748

4. Dès que la température le permettra ; mais pas plus tard que le 1er juillet 1907.

CONTRAT DE L'USINE RONDE DE L'INTERCOLONIAL A HALIFAX.

M. GAUVREAU demande :

1. Qui a obtenu le contrat pour la construction de l'usine ronde du chemin de fer Intercolonial, à Halifax ?

2. Quels étaient les soumissionnaires ?

3. Quels étaient les montants de leurs soumissions respectives ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. M. E. Keefe, de Halifax.

2 et 3. Les noms des soumissionnaires et le montant de leur soumission respective, sont comme suit :

M. E. Keefe, de Halifax, $122,373.

E. A. Wallberg, de Montréal, $126,540.

John McInnes et Fils, de Halifax, $198,000.

Rhodes, Curry et Cie, de Amherst, $161,400.

Dubé et Dumont, de la Rivière-du-Loup, $147,000.

J. B. McManus, de Memramcook, N.-B., $168,000.

CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES PROVINCIAUX.

M. RALPH SMITH demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre un rapport complet des délibérations de la conférence des premiers ministres provinciaux qui a eu lieu récemment à Ottawa ?

2. Le dépôt de ce document se fera-t-il prochainement ?

M. OLIVER.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'impression de ces documents est terminée et le dépôt s'en fera, probablement cette semaine ou la semaine prochaine.

CONCESSIONS DE GISEMENTS DE HOUILLE, DANS LES PROVINCES DE L'OUEST.

M. J. D. REID, par M. Sam. Hughes, demande :

1. M. C. F. Caldwell, de Kaslo, C.-A., a-t-il fait en 1906, une demande en obtention de droits de surface et d'exploitation de gisements de houille dans l'une des provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta ou de la Colombie-Anglaise ou dans toutes ces provinces? Dans l'affirmative, combien d'acres a-t-il demandé en son propre nom ?

2. Ce monsieur a-t-il demandé des droits semblables pour quelques autres personnes ? Dans l'affirmative, pour combien de personnes et quel était le nombre total d'acres demandés?

3. A-t-il été accordé des droits miniers à C. F. Caldwell ou à quelque autre personne représentée par lui ? Dans l'affirmative, pour combien d'acres?

4. Y a-t-il eu transfert de quelques droits miniers accordés au dit Caldwell ou à d'autres personnes représentées par lui ? Dans l'affirmative, en faveur de qui ces transferts ont-ils été faits ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui, dans la province de l'Alberta, 320 acres.

2. Oui, 225 personnes. 75,200 acres.

3. Oui. 640 acres.

4. Oui.

TRANSPORT DES DEPECHES POSTALES—HARBOUR-AU-BOUCHE.

M. LANCASTER, par M. Blain, demande:

1. Qui a obtenu l'entreprise du transport des dépêches entre Harbour-Au-Bouche et la gare du chemin de fer, Nouvelle-Ecosse ?

2. A-t-on demandé des soumissions, et, dans ce cas, quand?

3. Quels étaient les soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?

4. La soumission du chiffre le moins élevé a-t-elle été acceptée? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. John E. Corbett.

2. Oui. Soumissions reçues au ministère le 27 juillet 1906.

3.

John E. Corbett	$ 74 00
Michael Pelrine	85 00
Pascal Levangie	119 00

4. L'entreprise a été accordée au soumissionnaire qui a offert le plus fort rabais.

RECUL DES CHUTES DE NIAGARA.

M. LANCASTER, par M. Blain, demande:

1. A-t-il été imprimé ou gravé, par quelque département du Gouvernement, des exemplaires d'une certaine carte dressée par le Dr J. W.

Spencer, et accompagnant un rapport sur le recul des chutes de Niagara?

2. Dans l'affirmative, combien a-t-on commandé d'exemplaires?

3. Pourquoi la carte ne figure-t-elle pas dans le rapport sommaire de la Commission des études géologiques, de 1905 ?

L'honorable M. W. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. 5,500 exemplaires.

3. La carte en question était destinée à accompagner le rapport de M. J. W. Spencer, qui n'a pas encore transmis au ministère le manuscrit de ce rapport.

STATIONS DE SAUVETAGE, PORT DE TORONTO.

M. MACDONELL, par M. Blain, demande :

1. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il d'adopter pour empêcher le retour de sinistres maritimes entraînant perte de vie comme celui qui s'est récemment produit en dehors de l'entrée du port de Toronto, à raison du peu de profondeur de l'eau aux deux entrées du port, ce qui a empêché les navires naufragés de pouvoir se réfugier dans le port ?

2. Quels sont les moyens de sauvetage installés par le Gouvernement à Toronto ?

3. Qui est chargé de la direction ou de la surveillance de cette station?

4. Quel est le chiffre des dépenses annuelles afférentes à cette station?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Comme cette question prête à la discussion et à divergence d'opinions touchant la cause de l'accident auquel on a fait allusion, accident qui fait actuellement l'objet d'une enquête, cette question, dis-je, me semble contraire au règlement.

2. Un bateau de sauvetage insubmersible, parfaitement outillé, qui est tenu en excellent état et prêt à lancer.

3. Le capitaine William Wood qui habite actuellement la station de sauvetage, sur Centre-Island, recrute l'équipage parmi les hommes d'élite qui font périodiquement l'exercice pour s'habituer aux manœuvres et acquérir toute la valeur possible. En cas de besoin, on peut les appeler au service, à un moment d'avis.

3. Le chiffre des dépenses annuelles de cette station de sauvetage s'est jusqu'ici élevé à $320.

GREVE DES HOUILLEURS A LETHBRIDGE.

M. MONK demande :

1. Quel est ce M. Mitchell que le sous-ministre du Travail est allé visiter, au sujet de la grève des houilleurs au Nord-Ouest?

2. Où cette entrevue a-t-elle eu lieu et quel en était l'objet ?

3. Quel en a été le résultat ?

4. Le Gouvernement avait-il autorisé le sous-ministre du Travail à s'aboucher avec M. Mitchell?

5. Le sous-ministre du Travail a-t-il sollicité une entrevue de M. Mitchell? Quelles communications le Gouvernement ou le sous-ministre du Travail, au nom du Gouvernement canadien a-t-il faites à M. Mitchell, lors de cette entrevue ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : Avant d'apporter une réponse à cette question, je désire, au préalable, faire une déclaration à la Chambre, afin de bien élucider ma réponse. Au cours des difficultés qui accompagnèrent les tentatives de conciliations en vue d'abréger la grève qui avait éclaté dans le district houiller de Lethbridge, un comité de mineurs reçut mission de se rendre à Indianapolis afin de s'aboucher avec M. Mitchell, qui est le président de l'union internationale des mineurs d'Amérique. Ils reçurent mission de se rendre auprès de leurs amis d'Indianapolis, pour conférer avec M. Mitchell et constater s'ils accepteraient la clause rédigée par M. Mackenzie King, le sous-ministre du Travail et la soumettraient au directeur. . . .

M. MONK : Je ne veux pas interrompre le ministre ; mais je lui ferai observer que ses observations me semblent contraires au règlement de la Chambre.

M. LEMIEUX : J'ai dit qu'avant de répondre aux questions posées, je tenais simplement à bien élucider, au préalable, les réponses que je voulais apporter.

M. MONK : Si je ne me trompe, le règlement de la Chambre veut qu'on réponde aux questions sans commentaires ni explications. Peut-être fais-je erreur.

M. L'ORATEUR : Le règlement ne tolère que les éclaircissements strictement indispensables à l'intelligence de la réponse.

M. LEMIEUX : Je disais donc qu'un comité de mineurs avait reçu mission de se rendre à Indianapolis afin de conférer avec monsieur Mitchell, et lui soumettre le texte de la clause rédigée par monsieur Mackenzie King, comme base de l'arrangement à intervenir entre les mineurs et les propriétaires des mines. Afin d'éviter tout retard dans l'échange de la correspondance entre les directeurs des mines et les mineurs, M. Smith, M. Mackenzie King, sous-ministre du Travail, et M. Walter Scott, premier ministre de la province de la Saskatchewan, accompagnèrent ce comité ; mais en réalité, ils n'ont point eu d'entrevue avec M. Mitchell. Le comité des mineurs eut son entrevue et fit rapport du résultat à M. Mackenzie King, puis aussitôt après, on déclara la grève terminée. Maintenant, je vais répondre aux questions dans leur ordre numérique :

1. Le Gouvernement ignore si le sous-ministre du Travail s'est abouché avec un individu quelconque du nom de M. Mitchell.

2. Le Gouvernement ignore si pareille consultation a eu lieu.

3. Même réponse qu'au n° 2.

4. Il n'a pas été donné d'instructions, mais le sous-ministre a été autorisé à user de sa discrétion et à se servir de ses propres lumières, dans le choix des mesures qu'il jugerait nécessaire de prendre, pour effectuer un accord.

5. Non.

6. Aucune.

LES PAYS ETRANGERS ET LE TARIF INTERMEDIAIRE.

M. MONK demande :

1. Quelque pays étranger a-t-il demandé au Gouvernement du Canada de l'admettre à participer aux avantages du tarif intermédiaire?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder le bénéfice du tarif intermédiaire aux pays dont le tarif, à l'encontre du Canada, est inférieur, en moyenne, à quatre pour cent?

3. Les pays étrangers, dont le tarif moyen à l'encontre du Canada, est d'un chiffre inférieur à trois pour cent, seront-ils admis, dès aujourd'hui, à jouir des privilèges du tarif intermédiaire?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Non.

2 et 3. Le Gouvernement n'a nullement l'intention d'accorder, dès maintenant à un pays étranger quelconque, le privilège du tarif intermédiaire. C'est là une question qui fera l'objet de futures délibérations.

JETEE A PORT MAITLAND.

M. LALOR demande :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire une jetée à Port-Maitland, Ontario?

2. Le marché est-il passé et quel est l'entrepreneur?

3. Quels sont les individus ou sociétés commerciales qui ont soumissionné ces travaux et quel est le chiffre mentionné dans chaque soumission ?

4. Quand ces travaux commenceront-ils?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.

2. Oui. A Edward Conroy.

3. Edward Conroy, $29,831 ; Joseph Battle, $32,045 ; Geo. A. Begy, $33,364.

4. Le contrat a été signé le 15 octobre 1906.

SUSPENSION DE M. C. F. JUST.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Monsieur l'Orateur, relativement à la question posée le 28 novembre, par le député de Toronto-nord (M. Foster) sur la cause de la suspension de M. C. F. Just, du bureau d'émigration du ministère à Londres, je dois dire que les raisons données par M. Preston pour la suspension de ce monsieur ne semblent pas figurer au dossier ici. Si je ne me trompe, il existe plusieurs allégations qui se résument à un certain degré d'insubordination et de négligence de ses devoirs.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance échangée entre le département des Postes et toutes personne ou personnes concernant la défense de se servir de la poste pour la circulation du journal connu sous le nom de "Lowrey's Claim", et copie des articles incriminés.—M. Galliher.

Copie de toute correspondance et de tous documents en la possession du Gouvernement concernant la vente du bois sur la réserve dite "réserve du Phare", sur l'île Hope, dans la baie Georgienne.—M. Bennett.

1. Copie de toute correspondance, dépêches, etc., échangées entre le gouvernement impérial et le gouvernement fédéral concernant la prise de possession par le Canada des bassins de radoub, arsenaux, etc., à Halifax et à Esquimault, et les conditions dudit transfert.

2. Copie des rapports faits tant par les officiers impériaux que par les officiers canadiens, et des évaluations ou relevés de dépenses, en la possession du Gouvernement, effectués ou à faire à chacun des points susnommés au sujet des propriétés ainsi transférées.—M. Monk.

Copie de toute correspondance, contrats, et nominations de surveillants de travaux concernant le havre de Port-Burwell, dans le comté d'Elgin, Ontario, depuis le 1er janvier 1905. Aussi, état donnant les pièces justificatives, feuilles de paie, les quantités de matériaux neufs employés et de qui achetés, la quantité de travaux effectués en régie ou à l'entreprise dans ledit havre, les noms des surveillants et la date de leur nomination, depuis le 1er janvier 1905.—M. Marshall.

Copie de toute correspondance, contrats, et nominations de surveillants de travaux concernant le havre de Port-Stanley, dans le comté d'Elgin, Ontario, depuis le 1er janvier 1905. Aussi, état donnant les pièces justificatives, feuilles de paie, les quantités de matériaux neufs employés et de qui achetés, la quantité de travaux construits en régie ou à l'entreprise dans ledit havre, les noms des surveillants et la date de leur nomination, depuis le 1er janvier 1095.—M. Marshall.

Copie de toute correspondance, contrats, et nominations de surveillants de travaux concernant le havre de Port-Bruce, dans le comté d'Elgin, Ontario, depuis le 1er janvier 1905. Aussi, état donnant les pièces justificatives, feuilles de paie, quantités de matériaux neufs employés et de qui achetés, la quantité de travaux faits en régie ou à l'entreprise dans ledit havre, les noms des surveillants et la date de leur nomination, depuis le 1er janvier 1905. —M. Marshall.

Etat indiquant les propriétés achetées par le Gouvernement, au cours des deux années passées, à Ottawa, entre la rue Sussex et l'avenue Mackenzie, les noms des vendeurs, la date des achats, le prix convenu dans chaque cas et la superficie de chaque propriété acquise par le Gouvernement, et la date de la prise de possession par le Gouvernement, dans chaque cas.—M. Morin.

Etat indiquant la quantité des produits suivants expédiés chaque année, pendant les cinq années dernières, de l'autre côté de l'Atlantique, savoir: (1) beurre, (2) fromage, (3) pommes, (4) poires, (5) autre produits. En outre, indications des quantités mises (a) dans des compartiments frigorifiques; (b) dans des compartiments à air froid; (c) dans des compar-

timents ordinaires.—H. E. D. Smith, par M. Blain.

Copie des contrats en 1906 passés avec des lignes de steamers translatlantiques ayant droit, en vertu de ces contrats, de recevoir des subventions ou primes du Gouvernement.—M. Smith, par M. Blain.

Copie de toutes les données thermographiques recueillies à bord des steamers transocéaniques pendant la session de 1906, et indiquant le nom du navire, la date de son départ et le nom du port d'où il est parti. Aussi, la situation du thermographe dans chaque cas, soit dans les compartiments frigorifiques, ou à air frais, ou ventilés, ou non ventilés, la méthode de ventilation adoptée pour les compartiments ventilés.—M. Smith (Wentworth).

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres ou officiers et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou quelqu'un de ses officiers, ou toute autre corporation ou particulier, concernant le débarquement à Halifax, N.-E., de voyageurs et des sacs de dépêches des steamers de ladite compagnie venant de la Grande-Bretagne.—M. Stockton.

Copies de tous arrêtés du conseil, baux contrats, évaluations, rapports, notes, lettres, télégrammes, correspondance et autres documents et papiers concernant (a) les baux de terres à pâturages n° 2013 et n° 2014 en faveur de J. D. McGregor, et en faveur de A. E. Hitchcock, respectivement ; (b) la cession à la "Grand Forks Cattle Company" des privilèges concédés par ces baux ; (c) tout autre transfert ou vente desdits privilèges par ladite compagnie ; et (d) toutes transactions entre le Gouvernement et les personnes auxquelles ladite compagnie a cédé ses privilèges.—M. Ames, par M. Bergeron.

Copie de tous arrêtés du conseil, baux, contrats, et autres documents et papiers concernant (a) le bail de terres à pâturage n° 2009,en faveur de C. E. Hall; (b) la jounssance des privilèges concédés par ce bail par C. E. Hall; (c) le transfert de ces privilèges par ladite compagnie. Aussi, état indiquant tous les montants reçus par le Gouvernement à titre de loyer, de "boni" ou autrement de chacune des parties susmentionnées, avec la date, le montant et l'objet de chaque paiement.—M. Ames, par M. Bergeron.

Copie de tous arrêtés du conseil, baux, contrats, évaluations, rapports, mémoires, lettres, télégrammes, correspondance et autres documents et papiers concernant (a) le bail de terres à pâturage n° 2059 en faveur de H. P. Brown, de Grand-Falls, Montana; (b) la cession à la "Galway Horse and Cattle Company" des privilèges concédés par ce bail et la jouissance de ces privilèges par ladite compagnie ; (c) la cession subséquente par ladite compagnie desdits privilèges à John Cawdrey, de Macleod, et la jouissance desdits privilèges par ce dernier. Aussi, état indiquant tous les montants reçus par le Gouvernement desdites parties ci-dessus mentionnées à titre de loyer ou de "boni", avec les dates, le montant et l'objet de chaque paiement.—M. Ames, par M. Bergeron.

Copie de tous documents concernant la demande de :

(a) G. T. Robbins pour des terres dans les townships 10, 11 et 12, rangs 7, 8, 9, 10, 11 et 12 à l'ouest du 4e méridien ; et de :

(b) E. H. Cuthbertson pour des terres dans les townships 11, 12 et 13, rangs 7, 8, 9, 10, 11 et 12 à l'ouest du 4e méridien, pour des fins d'irrigation.—M. Ames par M. Bergeron.

Etat indiquant toutes les îles ou parties d'îles vendues depuis le 1er juillet 1896 dans le voisinage des townships de Baxter et de Gibson, dans le district de Muskoka, sur la baie Georgienne, et les prix payés pour chacune de ces ventes.—M. Wm Wright, par M. Bennett.

IMPORTATION ET EXPORTATION DES FRUITS ET DES LEGUMES.

M. E. D. SMITH, par l'entremise de M. Blain, demande :

Un état indiquant la quantité et la valeur des fruits verts ou en boîte, légumes, gelées, confitures, et marmelade importés au Canada chacun des derniers dix ans, de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis ou d'autres pays, et exportés du Canada. Aussi, la quantité importée pendant les deux dernières années par des ports (1) des provinces de l'est ; (2) des provinces de l'ouest ; (3) de la Colombie-Anglaise.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Rien ne s'oppose à cette demande, mais je crois devoir prévenir l'honorable député que la préparation de cet état prendra nécessairement un certain temps.

(La motion est adoptée.)

LA VENTE DES TERRES DES INDIENS.

M. ARMSTRONG demande :

Un état indiquant le nombre d'acres de terres des Indiens vendus chaque année depuis 1896 ; le prix reçu par acre ; l'endroit où elles ont été choisies, dans chaque cas ; le mode de vente, soit par voie de soumission ou par vente privée ; le nombre de journaux dans lesquels ont été publiés des annonces demandant des soumissions, dans chaque cas ; le nombre de jours écoulés entre la première publication de l'annonce, dans chaque cas, et l'ouverture des soumissions ; le montant payé aux Indiens ; les dépenses afférentes à la vente, et où le solde du prix de chaque vente a été déposé. Aussi, copie de tous les baux consentis par le Gouvernement pour des terres des Indiens dans les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise depuis 1896, avec indication de la manière dont l'affermage a été effectué, soit par voie de soumission publique ou par arrangement privé.

M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Avant que cette motion soit adoptée, je désire faire observer à l'honorable député (M. Armstrong) que la préparation de cet état imposera un travail considérable au personnel du bureau des Affaires Indiennes, et que mon honorable ami pourrait probablement obtenir autrement le renseignement qu'il désire. La préparation de cet état nécessitera une revision de toutes les opérations des dix dernières années et cela exigera beaucoup de temps. Si mon honorable ami désire avoir ce document dans un délai raisonnable, je lui conseillerais de modifier sa motion.

M. ARMSTRONG : La plus grande partie de cette motion figurait sur l'ordre du jour environ deux mois avant la clôture de la dernière session, et on ne paraît pas s'en être occupé. Je considère que tout ce que je demande dans cette motion est nécessaire à l'objet que j'ai en vue.

(La motion est adoptée.)

CANAL ENTRE COBOCONK ET LA RIVIERE GULL

M. SAM. HUGHES (Victoria) propose :

Que cette Chambre est d'avis qu'il serait de l'intérêt du pays de construire dès à présent un canal, ou bien d'ouvrir une communication par eau entre Coboconk et la tête de la rivière Gull.

Monsieur l'Orateur, cette proposition a trait à l'extension du système de canaux de la Trent, dans la direction nord, depuis le village de Coboconk, dans le comté de Victoria-et-Haliburton. Tous les membres de cette Chambre et tous les citoyens intelligents de ce pays savent que le canal de la Trent part de la baie Georgienne, à l'ouest pour aboutir à la baie de Quinté, à l'est. Avant la dernière élection il avait été question de le prolonger jusqu'au lac Ontario, à Port-Hope, mais je crois que vu le résultat de l'élection dans le comté de Durham, il a été décidé de l'amener à la baie de Quinté, en passant par la ville de Trenton. Les eaux de la rivière Gull se déversent dans le lac Balsam, à Coboconk, où elles se divisent et coulent simultanément vers la baie Georgienne et la baie de Quinté, pour alimenter le canal.

Je ne discuterai pas la question du canal de la Trent, car je suppose que sa construction immédiate est irrévocablement décidée. Mais puisque le Gouvernement a mis dans son programme la construction d'embranchements partant du canal principal—un entre autre du lac Simcoe à Newmarket—je prends la liberté d'exposer à la Chambre un autre projet beaucoup plus important et qui consisterait à construire un embranchement partant de Coboconk et se dirigeant vers le nord, sur un parcours de 50 à 60 milles. Strictement parlant, ce ne serait même pas un canal ; il s'agirait de relier une série de lacs. Tout près de Coboconk, au nord, il y a le lac Mud-Turtle qui est déjà muni d'un barrage. En y construisant une écluse, on obtiendrait une voie navigable depuis la tête des eaux intérieures jusqu'au lac Mud-Turtle. Au village de Norland, il faudrait une écluse de peu d'élévation.

A Elliott's, une couple de milles plus loin, il en faudrait une autre. De là, on aurait une voie navigable, par le lac Moore, jusqu'à l'entré du lac Gull, à Moore' Falls. De là on aurait encore une magnifique route navigable, sur le lac Gull, jusqu'au village de Minden, où se trouve le seul obstacle important qu'il y aurait à surmonter. Mais même si ce canal devait s'arrêter à Minden, il serait d'un très grand avantage pour tout le pays.

Il serait facile de prolonger le canal au delà de Minden et de mettre toute la région du nord en communication avec les marchés extérieurs.

M. PATERSON : Quelle est la distance entre Minden et Coboconk?

M. SAM. HUGHES : Environ 30 milles. La rivière Gull part du lac Horse-Shoe, à environ quatre milles au-dessus de Minden et passe à ce dernier endroit, mais le canal ne suivrait pas nécessairement le lit de la rivière Gull depuis le lac Horse-Shoe ; cette route serait même impraticable, par suite de la grande différence de niveau et la nature pierreuse du sol. Le lac Mountain qui se jette dans le lac Horse-Shoe, est parallèle à la rivière, à un mille, à peu près, de Minden et en reliant la rivière au lac Mountain, au moyen d'un passage pour les barges et bateaux—les ingénieurs du département ont fait un rapport dans ce sens en 1891 et 1892, et plus récemment encore, je crois—on obtiendrait un accès facile à toute la région au nord de Minden. Un barrage entre le lac Horse-Shoe et le lac Mountain et un étroit passage suffiraient pour élever le niveau, et comme le Gouvernement a pris sous sa juridiction ces lacs et cette rivière pour en capter les eaux, le même barrage servirait à élever le niveau et à donner une route navigable vers le nord.

Un seul barrage à cet endroit, procurerait les avantages d'un service de bateaux à vapeur à Mountain, Twelve-Mile, Little Boskung, Big Boskung, Beech, Maple Lake, Cranberry, Pine, Eagle et plusieurs autres endroits. Ce barrage élèverait les eaux de 15 pieds peut-être, disons 13 pieds, et donnerait une route navigable de 30 à 40 milles. Outre les avantages que ce projet aurait pour le trafic des touristes qui est important, comme le savent tous ceux qui connaissent la Muskoka, il y a une autre raison d'en demander l'exécution. Cette région contient en abondance du bouleau, de l'érable, du tilleul, du frêne, et tous ces bois lourds qui ont aujourd'hui une si grande valeur sur les marchés étrangers. Mais, vu les rangées de montagnes élevées qu'on rencontre entre la rivière Gull et le chemin de fer qui pénètre dans cette région et qui la rendent impraticable, ces forêts ne peuvent pas être exploitées. Le seul moyen d'expédier ce bois serait de le transporter sur des barges, par cette route navigable.

J'ai soumis ce projet au département il y a déjà plusieurs années, privément et officiellement, et j'espère qu'il me suffira de rappeler au Gouvernement le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux sur cette importante entreprise.

Le Gouvernement s'est déjà fait céder par le gouvernement d'Ontario la juridiction sur ces eaux pour les capter. On atteindrait un

double but en emmagasinant l'eau dans ces vastes bassins et en donnant aux habitants de cette région les avantages de la navigation et les moyens d'expédier leur bois précieux sur les marchés étrangers.

Sir WILFRID LAURIER : Si on élevait le niveau de l'eau au moyen du barrage en question, ne détruirait-on pas une étendue considérable de forêt sur les rives?

M. SAM. HUGHES : Je remercie l'honorable premier ministre d'avoir soulevé cette objection. A certains endroits, de faibles étendues de forêt seraient inondées, mais les arbres pourraient facilement être abattus avant la construction du barrage. D'ailleurs les rives de ces lacs, en général, sont très élevées, et les bonnes terres qui seraient défrichées et livrées ensuite à la culture sont à quelque distance, à l'intérieur. A l'exception de quelques centaines d'acres le long des rives, l'eau ne commettrait aucun dégat.

La Chambre comprend l'avantage qu'il y aurait à pouvoir expédier ce bois précieux sur les marchés ; en attendant, il reste sur pied, jusqu'à ce qu'il soit détruit par un incendie ou un ouragan, car il a maintenant atteint sa pleine croissance.

Tout ce que nous demandons, puisque le Gouvernement a décidé de construire des embranchements à ce canal, c'est de fournir à cette région considérable un débouché pour ses produits. Le coût de l'entreprise ne serait pas très élevé ; il y a quelques années, on avait calculé que ce travail ne coûterait que la moitié d'un canal de neuf milles du lac Simcoe à Newmarket. Mais nous préférions beaucoup le voir prolonger immédiatement jusqu'aux lacs du nord, pour permettre l'expédition du bois.

M. PATERSON : A quelle distance de ces régions se trouvent le chemin de fer le plus rapproché ?

M. SAM. HUGHES : Il faut faire un trajet d'environ dix-huit milles à travers les montagnes.

Sir WILFRID LAURIER : Pour ma part, j'ai vu avec plaisir l'honorable député de Victoria saisir la Chambre de cette question. Elle demande à être étudiée sérieusement, et on m'en a déjà expliqué l'importance. Mais je ne crois pas que le Gouvernement puisse prendre une décision avant de posséder des renseignements plus précis que ceux qu'il a actuellement. Comme le dit mon honorable ami, nous avons décidé de construire des embranchements au canal de la vallée de la Trent. C'est une innovation très heureuse mais qui demande à être conduite avec beaucoup de prudence. Je me rappelle qu'à mes débuts dans ce Parlement, il y a trente ans, on parlait du canal de la Trent comme d'une entreprise ridicule qui ne méritait pas qu'on s'y arrêtât sérieusement, mais on a fini par comprendre que ce canal rendra de grands services à la population de cette région et au pays, en général. Ce n'est qu'après les travaux commencés qu'on s'est rendu compte de la valeur de l'entreprise. La construction de ce canal a prouvé une fois de plus que si l'on procure des moyens faciles de transport, le trafic viendra infailliblement. Bien que le canal de la Trent ne soit pas encore fini, son utilité est déjà appréciée et pour ma part je ne regrette pas la politique que nous avons adoptée de construire des embranchements destinés à l'alimenter.

La seule remarque que je me permettrai de faire à mon honorable ami (M. Sam. Hughes) est celle-ci : la nature du pays à travers lequel ce canal serait construit peut-elle justifier la mise à exécution d'une pareille entreprise? Il dit que ce canal serait un grand avantage pour le trafic des touristes. Je le crois aussi, mais le fait qu'il fait valoir cette raison, comme le principal argument en faveur de la construction du canal, peut être considéré comme un aveu que la nature du pays n'est pas telle que le Gouvernement serait excusable de se lancer dans cette entreprise.

Je ne dis pas cela pour soulever des obstacles au projet, mais pour démontrer que nous avons besoin de plus de renseignements que ce que nous possédons. Autant que j'en suis informé, le pays est rocailleux et peu propre à l'agriculture. On trouvera, ci et là, une ferme, ou un groupe de fermes, dans une vallée, mais dans l'ensemble la région n'est pas propice à la culture, et on me dit qu'elle conviendrait plutôt à l'exploitation forestière.

Je ferai observer à l'honorable député que dans les anciennes provinces d'Ontario et de Québec, dans les Provinces maritimes, les forêts deviennent de plus en plus précieuses, et à l'heure qu'il est les terres boisées ont peut-être autant de valeur que les terres en culture ; je dirai même que dans certaines parties du pays, elles en ont plus. A titre de simple renseignement, je demande à l'honorable député (M. Sam. Hughes) s'il ne serait pas préférable de faire de cette région une réserve forestière avec tous les avantages qui en découle, comme le trafic du bois, la conservation du poisson et du gibier, etc., que d'en faire une région agricole ?

Au lieu d'amoindrir la valeur des terres, la construction du canal n'aurait-elle pas plutôt pour effet d'en favoriser la colonisation ?

Mon honorable ami de Victoria (M. Hughes) n'entend pas, j'imagine, que la Chambre se prononce immédiatement sur son projet de résolution ; il n'hésitera sans doute pas à le retirer après y avoir appelé l'attention du Gouvernement. Pour ma part, je profiterai de la première occasion pour exposer la question à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson).

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je ne dirai rien du projet de résolution de l'honorable député de Victoria (M. Hughes), attendu que la région dont il y est question ne m'est guère familière ; mais je suis bien aise de constater que l'on a inscrit au budget un crédit de $280,000 destiné au canal de la Trent. J'aime à croire que cette somme sera appliquée à la construction de la section comprise entre le lac Simcoe et la baie Georgienne, et que le ministre des Chemins de fer est allé visiter l'été dernier. A cette occasion, il n'a pas hésité à déclarer qu'il y avait lieu d'améliorer le cours de la rivière Severn.

Que l'on construise les embranchements projetés de la rivière Holland ou du lac Gull, je n'y trouverai rien à redire ; mais le temps est venu de terminer les travaux, et la détermination que le Gouvernement a prise à cet effet devrait recevoir l'assentiment de quiconque est au fait du transport par les voies fluviales

M. SAM. HUGHES : Quelle est la position prise par le Gouvernement qui puisse réunir l'opinion unamime ?

M. BENNETT : Ces $280,000, si je ne me trompe, sont destinés à la section de la Severn. Pour ce qui est des travaux projetés de canalisation entre le lac Huron et le lac Ontario, j'ai remarqué dans un journal de ce matin un très fort plaidoyer en faveur des canaux. Au cours de la dernière session, y était-il dit, il est passé 25,000,000 de boisseaux de grain par le canal Erié, tandis qu'il n'en était passé que 3,000,000 l'année précédente.

A l'heure qu'il est, le Grand-Tronc fait exécuter à Midland de gigantesques travaux qui devront servir au Grand-Tronc-Pacifique. Déjà, en ce même endroit, une compagnie américaine a fait ériger sur les terrains du Grand-Tronc un élévateur d'une capacité d'un million et quart de boisseaux. Une autre compagnie indépendante fait construire en ce moment un élévateur où l'on pourra emmagasiner deux millions et demi de boisseaux de grain. Tout cela indique que le Grand-Tronc est persuadé que le transport du grain provenant des ports américains aussi bien que des ports canadiens doit s'effectuer par les lacs d'abord, puis par chemins de fer jusqu'au bord de la mer.

De son côté, le Pacifique-Canadien projette de faire exécuter de nouveaux travaux à Victoria-Harbour, près de Midland, et l'on dit que dans le but d'accommoder le Pacifique-Canadien, le Gouvernement se propose de faire en ce dernier endroit une dépense de plus d'un million. Je ne sais rien d'officiel à ce sujet, mais le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc concentrent leur outillage de transport en cette partie-là du lac. Qu'arrivera-t-il ? Le grain qui s'acheminera vers cette partie du lac proviendra des ports américains aussi bien que des ports canadiens, puisque déjà le grain qui se transporte à Midland et à Depot-Harbour provient de Duluth aussi bien que du Nord-Ouest.

Je suis bien aise de constater que le Gouvernement destine un crédit aussi considérable au canal de la Trent ; et maintenant que les travaux sont terminés jusqu'au lac Simcoe, j'espère que les travaux de construction sur la Severn, la baie Georgienne au lac Simcoe, vont être poussés avec vigueur et que l'on s'efforcera de les terminer au cours de la saison prochaine.

Que le canal passe par Trenton ou par Port-Hope, il y a lieu de compter qu'il aboutira au lac Ontario. Il est bon que le public sache qu'il ne s'agit pas ici d'un canal semblable au canal Erié ; il sera plus large et plus profond, et sur la plus grande partie de son parcours, le transport s'effectuera aussi rapidement que sur les lacs mêmes. Les barges d'une capacité de 20,000 boisseaux seront remorquées par groupes de huit ou dix à une allure aussi rapide que sur les Grands Lacs. S'il est vrai qu'au cours de la dernière saison le transport du grain par le canal Erié s'est accru de 3,000,000 à 25,000,000 de boisseaux, et que le transport des autres denrées par cette même voie accuse aussi une augmentation considérable, cela veut dire que lorsqu'il sera terminé, le canal de la Trent sera un important facteur du transport en ce pays et pourra concurrencer le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Si je prends la parole, c'est pour faire observer que je ne tiens pas à passer pour croire, comme fait mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett), que le crédit inscrit au budget servira nécessairement à l'ouverture d'une nouvelle voie de communication par la Severn. Avant de prendre une décision quelconque, le Gouvernement devrait, ce me semble, faire faire les études les plus minutieuses. Dans le voisinage des endroits où l'on projette de faire exécuter ces travaux, se trouvent d'importants groupes de gens qui estiment qu'à partir de Barrie, le canal devrait se diriger vers la rivière Nottawasaga pour se prolonger ensuite jusqu'à la baie Georgienne.

Comme on m'a souvent demandé s'il y avait lieu qu'une députation vînt discuter la question avec le ministre des Chemins de fer, je me permets de faire observer au Gouvernement qu'il conviendrait, avant de rien décider, de faire une étude approfondie des deux tracés projetés. Je ne veux pas dire que le tracé que je propose soit nécessairement le meilleur, pour la simple raison que les habitants de l'endroit en sont convaincus ; mais je voudrais que le Gouvernement ne prît aucune détermination avant de faire faire des études suffisantes. Jusqu'à présent, il n'en a pas été fait de complètes et, quelle que soit la manière de voir des gens, il se pourrait bien que le tracé établi à la suite d'études d'un caractère aussi général ne fût pas celui que l'on

devrait suivre. En tout cas, celui que je propose aurait l'avantage de donner une ligne directe ; aussi ne demandé-je pas seulement que les travaux soient poussés avec vigueur—sur ce point, je suis pleinement d'accord avec mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett)—mais aussi qu'avant de prendre une décision quelconque, il soit fait des études complètes.

M. BENNETT : Avec la permission de la Chambre, je ferai consigner aux "Débats" la dépêche suivante publiée par la "Gazette", de Montréal :

Buffalo, N.-Y., 1er décembre.—Le transport du grain par le canal Erié pendant l'année dernière accuse une augmentation phénoménale par rapport aux années précédentes. Au cours de la saison qui vient de se clore, 25,-002,554 boisseaux de grain sont passés par ce canal, quand il n'en était passé que 3,623,945 l'année dernière. L'année 1906 ne détient pas seulement le record du transport du grain, puisque le transport des autres années accuse aussi une augmentation remarquable.

M. SAM. HUGHES : Je ne discuterai pas aujourd'hui la question du canal de la Trent, me réservant de l'aborder en temps opportun, puisque le budget renferme une somme destinée à cette entreprise. Je regrette que cette somme ne soit pas plus élevée ; je m'étais plu à espérer que l'on aurait poussé les travaux avec assez de vigueur pour qu'ils fussent terminés dans un an ou deux.

Le premier ministre a dit que le Gouvernement manque de données relativement aux travaux dont il est question dans mon projet de résolution. S'il daignait s'informer auprès de son honorable collègue des Chemins de fer, il apprendrait que depuis quinze ou seize ans il se trouve au ministère des données qui justifient amplement la construction de ce canal.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle est la nature du sol ?

M. SAM. HUGHES : J'aborderai ce sujet dans un instant. A l'heure qu'il est, en dépit de l'insuffisance de ses moyens de communication, le district compte une population d'environ 15,000 habitants. A venir jusqu'à ces dernières années, la population s'occupait de l'exploitation forestière pendant huit ou neuf mois de l'année et, le reste du temps, se livrait à divers travaux agricoles. Il est vrai qu'une assez grande partie du sol est rocheux, mais on trouve un peu partout d'assez grandes étendues de terre arable, et dans presque tout le district on rencontre d'excellents pâturages. L'exploitation forestière ne se faisant plus que dans la partie septentrionale de la province, le besoin a obligé la population du district à s'appliquer à la culture et à l'élevage des bestiaux, et ses efforts dans ce sens ont été des plus heureux et des plus rémunérateurs.

Si le premier ministre présume, d'après ce que j'ai dit, que ce sont les touristes qui constituent la principale source de revenu de la région, il m'a très mal compris. Je crois avoir bien dit qu'il s'agit là d'une source de revenu d'ordre secondaire, mais qui n'en est pas moins très importante. Dans la seule région, assez restreinte pourtant, des lacs de la Muskoka, les touristes ont laissé, l'année dernière, au-delà de $1,-750,000. Il faudrait pas mal d'établissements industriels pour répandre autant d'argent que cela dans la région. Mais, je le répète, il ne s'agit là que d'un revenu casuel.

Le principal avantage qu'offrirait ce canal, ce serait de faciliter l'exportation des bois durs tels que l'érable, le bouleau, le frêne, l'orme et le tilleul, qui croissent en abondance dans le district. Lorsque les forêts sont déboisées, les gens se livrent à la culture et à l'élevage des animaux. Je pourrais faire observer qu'au point de vue agricole, les terres de cette région valent beaucoup mieux que les montagnes de l'Ecosse, que les pics du Derbyshire ou que certaines parties du sol irlandais.

Comme le premier ministre l'a donné à entendre, je n'ai pas l'intention de demander l'adoption de mon projet de résolution. Je n'ai pas la mauvaise habitude de demander la mise aux voix de propositions de cette nature ; je m'en tiens plutôt à renseigner le Gouvernement et le pays en général. Cette manière d'agir, il m'a été donné d'en apprécier les excellents résultats tant sous le régime actuel que sous les administrations précédentes.

Le premier ministre a parlé du reboisement du district. Peine inutile. Autrefois, le sol était couvert d'une forêt de pins; d'ici à ce qu'on pût y abattre de nouveau du pin marchand, il s'écoulerait au moins cent cinquante ans. Dans les Provinces maritimes, on peut aisément reboiser les terres en épinette, mais ceux qui s'entendent à l'exploitation forestière savent qu'avant que le pin reparaisse en quelque abondance dans le district en question, il y aura une pousse de peuplier.

Il se trouve au Canada des millions d'acres de terre moins propres aux fins agricoles que ne le sont les nombreuses vallées de cette région dont le sol est d'une grande fertilité et dont la population est beaucoup plus nombreuse que celle qui habite le long du petit canal des environs de Newmarket.

Je demande la permission de retirer mon projet de résolution.

(Le projet de résolution est retiré.)

L'EX-RECEVEUR DE LA POSTE A CANNINGTON.

M. SAM. HUGHES demande :

Copie de toute correspondance se rattachant à la destitution de M. Talbot, ci-devant receveur de la poste à Cannington (Ont.)

Monsieur l'Orateur, la Chambre fut saisie de cette motion à la dernière session, mais

la discussion en fut si longtemps différée, qu'elle ne put ni être adoptée ni être mise aux voix. Je n'enteds pas faire un long discours pour exposer l'objet de ma motion; je me contenterai de faire un énoncé sommaire des faits.

M. Talbot fut longtemps receveur de la poste à Cannington sans jamais fournir le moindre sujet de plainte. Nul n'a jamais prouvé qu'il se fût mis à la remorque d'un parti politique, qu'il eût pris une part active aux élections politiques ou municipales, ni négligé les devoirs de sa charge. On le destitua tout à coup, et l'unique raison que l'on allégua pour motiver cette destitution—et ce doit être la bonne—c'est que sa charge était convoitée par un libéral à tous crins de l'endroit, M. Macpherson, que le Gouvernement avait déjà nommé percepteur de la douane à Gravenhurst. Pendant son séjour en cet endroit, le gouvernement d'Ontario revisa la liste des magistrats et on raya le nom de M. Macpherson parce qu'il n'habitait pas alors à Cannington et qu'il s'était transporté à Gravenhurst pour s'y occuper des affaires de la douane. Il retourna peu après cela à Cannigton et fut immédiatement nommé receveur de la poste en remplacement de M. Talbot, que l'on avait destitué.

Je me serais abstenu de revenir sur cette affaire si le ministre des Postes de l'an dernier, devenu depuis ministre de la Justice (M. Aylesworth), ne s'était oublié au point de jeter du louche sur la conduite de M. Talbot en tant que receveur de la poste. Le ministre a dit entre autres choses :

> On a dit qu'il tenait une épicerie. Plusieurs citoyens du village de Cannington se plaignirent de ce que le Gouvernement, d'après eux, subventionnait le receveur de la poste pour leur faire concurrence, et exprimèrent des soupçons tendant à faire croire que leur courrier ne recevait pas toute l'attention voulue, surtout lorsqu'il s'agissait de correspondance relative à leur commerce.
>
> Un inspecteur fut chargé de faire une enquête ; il recueillit ses informations de la bouche même du receveur de la poste et d'autres personnes, puis il rendit compte au ministère du résultat de ses investigations.

Dans une autre circonstance il avait déjà dit :

> M. H.-D. Talbot, naguère receveur de la poste à Cannington (Ont.), a été relevé de ses fonctions le 12 janvier 1906, parce que, sous un nom d'emprunt, il conduisait une entreprise commerciale dans le village.

J'ai déjà eu l'occasion d'établir ici-même que ce fonctionnaire s'était acquitté des devoirs de sa charge à la satisfaction de tous. On trouvera dans les 'Débats' de l'année dernière tous les renseignements qui se rapportent à cette affaire et démontrent qu'au lieu de tenir une épicerie, M. Talbot consacrait tous ses instants aux affaires de la poste et remplissait ses devoirs d'une façon irréprochable. L'année dernière, le directeur général des Postes, alors nouveau-venu parmi nous, traita la question devant la Chambre et dit, en parlant de moi :

> L'avis de cette motion est sur l'ordre du jour depuis six semaines et à mainte reprise quand il était présent, et plus souvent encore quand il était absent, cette motion a été réservée.

J'oppose le démenti le plus catégorique à cette assertion. La seule fois que cette motion fut mise en discussion, ce fut sur ma demande, et le directeur général des Postes ainsi que l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) étaient à leur siège. Une fois ou deux, j'ai cru devoir prévenir l'honorable député d'Ontario-nord, qui n'était pas ici et envers qui je voulais user de bons procédés, de mon intention de mettre la question sur le tapis. Mais je ne me croyais pas obligé d'avoir des égards pour le directeur général des Postes d'alors. Nouveau venu en cette enceinte parlementaire, on lui fit un accueil sympathique comme on en fait rarement à de nouveaux députés. Or, quelle fut son attitude? Depuis le jour où il mit les pieds sur le parquet de la Chambre, il n'a jamais cessé de traiter avec une impertinence frisant le mépris le chef de l'opposition et tous les députés qui se sont permis de lui poser des questions. La Chambre n'a pas oublié qu'en certaine circonstance il m'accabla tellement d'injures qu'il vint ensuite me faire en particulier des excuses que je l'invitai à présenter de son siège. Voilà une observation que j'ai cru devoir faire en passant.

Je voulais tout simplement dire que si je n'ai pas soulevé plus tôt la question à la dernière session, ce fut par égard pour l'honorable député d'Ontario-nord, que je tenais à voir ici lors de la discussion. Je ne crois pas qu'il soit utile de pénétrer davantage sur ce terrain. Les faits ont été exposés avec clarté à la dernière session, et il sera aisé d'en faire la revue si c'est nécessaire.

Pour ce qui est du nouveau directeur général des Postes, nous savons par expérience qu'il saura, lui, répondre poliment aux députés et discuter avec courtoisie leurs motions. Et j'ai la certitude que les papiers seront déposés.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Cette question fut soulevée à la dernière session, et à en juger par le débat qui eut lieu en cette circonstance, le directeur général des Postes d'alors, devenu depuis titulaire du portefeuille de la Justice (M. Aylesworth), répondit en termes polis et fit une déclaration fondée sur un rapport que l'inspecteur du district postal comprenant le bureau de Cannington avait été chargé de faire. Quoi qu'il en soit je n'ai aucune objection à laisser le rapport sur la table ainsi que tous les documents dont il est accompagné.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'UNE MOTION RELATIVE AUX TARIFS DE TRANSPORT.

M. SAM. HUGHES (Victoria) demande :

Un état donnant le tarif de transport général et de gare à gare de chaque ligne de chemin de fer ou de navigation, avec indication détaillée des tarifs imposés sur chaque classe de marchandises d'une station à une autre, et aussi sur les marchandises expédiées en transit par le territoire canadien ou expédiées du Canada en pays étrangers ou en Grande-Bretagne et en Irlande.

L'honorable sir WILFRID LAURIER : Je prierais notre collègue de consentir au renvoi de sa demande. Si l'honorable député veut bien me permettre d'avoir avec lui un entretien particulier, il verra lui-même qu'il est presque impossible d'accéder à sa demande.

ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX CHEMINS A BARRIERES DE MONTREAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande :

Un état indiquant :

1. (a) Le montant dû actuellement au gouvernement fédéral par la commission des chemins à barrières de Montréal : à compte du capital, (b) pour arrérages d'intérêts.

2. Les montants perçus à chaque barrière appartenant à ladite commission pendant l'année civile 1905.

3. Les noms des personnes qui ont payé une somme fixe en lieu de péages et le montant du prix payé dans chaque cas.

4. Les montants dépensés sur chaque section ou division de chemin dépendant de ladite commission durant ladite annéée 1905, et les travaux donnés pendant l'année, ainsi que le nom de l'entrepreneur, la date et le montant de chaque marché.

5. Les montants dépensés pendant ladite année à chaque barrière pour salaire des gardiens de jour et de nuit, et toutes autres dépenses effectuées pour chaque barrière.

6. Les noms de tous ceux qui ont des permis de circulation gratuite sur les chemins dépendant de ladite commission durant ladite année.

7. Les montants dépensés par ladite commission pendant ladite année pour loyer, salaires des employés, avec indication des noms et des appointements de chaque employé.

8. La dette actuelle détaillée de ladite commission en dehors des obligations dues au gouvernement du Canada.

9. Les montants perçus pendant ladite année de municipalités, en vertu de conventions spéciales, comme leur quote-part au " pro rata " des obligations dues par ladite commission.

L'objet de cette motion est d'obtenir tous ces détails. Trois législatures se sont déjà écoulées depuis que j'ai commencé à présenter motions sur motions de ce genre afin d'obtenir des renseignements au sujet de la commission des chemins à barrières de Montréal.

Mes raisons, pour cela, sont que, d'après la loi organisant cette commission ou société, celle-ci n'est pas tenue de fournir aucun état de ses affaires au gouvernement provincial dont elle relève, non plus qu'au gouvernement fédéral ou au public. Ce n'est donc que par l'entremise de la Chambre qu'on peut espérer avoir quelques renseignements authentiques sur les opérations de cette société depuis quelques années. Les syndics, n'étant pas tenus de fournir ces renseignements, ne soumettent aucun rapports au gouvernement provincial non plus qu'au gouvernement fédéral, et, à ma connaissance, ils n'ont jamais publié aucun état détaillé de leurs affaires, bien qu'il soit avéré que dans les environs de Montréal ce système de barrières à péage soit toujours en pleine vigueur. Ces renseignements nous seraient très utiles, car tous ceux qui ont occasion de voyager sur les routes convergeant vers Montréal n'ont plus à ce sujet qu'un seul avis, qui est qu'un changement radical est devenu absolument nécessaire et même que la suppression pleine et entière de ces barrières est désirée par tout le monde. Comme personne n'en ignore, ce système de barrière à péages est une chose absolument démodée et surannée, et aussi une grande source d'ennuis. Toutes les grandes villés se sont débarrassées de ces entraves, et il est grandement temps que nous prenions les mesures nécessaires pour doter Montréal de quelque chose qui soit plus en rapport avec les institutions modernes, et qui mette notre métropole commerciale sur le même pied que les autres grandes villes de l'univers.

Quand les routes ont été construites, il fut nécessaire de trouver quelque moyen de les tenir en bon état. Mais, je le répète, tout cela a maintenant été aboli presque partout, et les étrangers qui viennent à Montréal sont surpris de ne pouvoir faire un pas en dehors de la ville sans se voir à tout moment arrêtés par ces barrières. Les cultivateurs sont surtout très désireux que ces barrières disparaissent. Elles sont non seulement un ennui, mais aussi une cause de frais, et ce serait grandement dans l'intérêt des cultivateurs, des maraîchers et des laitiers, qui viennent quelquefois à Montréal, deux ou trois fois par jour, qu'on en finisse une bonne fois avec ce système d'un autre âge. Il est à désirer que cette abolition se fasse au plus tôt, et qu'on trouve quelque meilleur moyen de tenir nos routes en bon état dans les environs de Montréal.

Il y a encore un autre inconvénient, et j'ai déjà eu l'occasion d'attirer là-dessus à diverses reprises l'attention de la Chambre. Il s'agit de l'extension de la ville dans toutes les directions, à l'est, à l'ouest et au nord. Montréal englobe tout le temps les municipalités environnantes, et le maintien de ces barrières devient alors un obstacle à la libre circulation et à l'ouverture de nouvelles routes. Si une nouvelle route se trouve à traverser l'un des chemins à barrières, il est alors nécessaire, pour venir à Montréal par cette nouvelle route, de faire un certain parcours sur le chemin à barrières et

pour cela on prélève un péage. Même, la commission à barrière se trouve forcée, par suite de la multiplication des chemins convergeant vers Montréal, d'augmenter le nombre de barrières et d'installer ce qu'on appelle des barrières à enregistreurs automatiques afin d'arrêter là sur place tous ceux qui viennent à Montréal, et afin de prélever les péages nécessaires pour les entrées et sorties.

Ceux qui sont au courant des circonstances de l'extension de la ville de Montréal, au moment actuel, n'hésitent pas à dire qu'à ce point de vue seul, l'abolition des barrières de péage est extrêmement à désirer. Cet état de choses existe depuis plus de dix ans, et le gouvernement actuel n'a absolument rien fait pour remédier en aucune manière à un état de choses très regrettable pour Montréal. La clé de toute la situation est entre les mains du gouvernement fédéral, comme le sait très bien mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), pour la raison que le gouvernement fédéral est le détenteur de toutes les obligations qui existent contre les chemins à barrières de Montréal. Ces obligations s'élevent à près de $200,000 sur lesquels l'intérêt devrait être payé au gouvernement fédéral. Aucun intérêt n'a été payé depuis dix ans, et tout homme qui se donnera la peine d'examiner les affaires de la commission ne peut en arriver à une conclusion autre que celle-ci : il n'y a pas le moindre espoir de percevoir soit l'intérêt, soit le capital des obligations. Il ne saurait y avoir le moindre doute à ce sujet.

M. STOCKTON: Qu'advient-il des péages?

M. MONK : Les péages qui s'élèvent à environ quarante mille et quelques piastres sont appliqués au paiement des gardiens de barrières et à l'entretien des chemins. Le trafic sur ces chemins est devenu très considérable. Les chemins ont constamment besoin de réparations. Les dépenses de la commission pour l'administration de ces chemins obligent la commission à dépenser chaque sou qu'elle perçoit, et je ne crois pas me tromper en disant qu'elle est en déficit chaque année. Il ne saurait y avoir le moindre doute—le fait peut être facilement démontré—que la commission ne peut faire honneur à ses obligations. La commission est autorisée et régie par une loi de la législature provinciale. La province a été très souvent invitée à améliorer cette situation, à changer l'état de choses existant, et particulièrement d'abolir les barrières de péage, mais la réponse de la législature a presque invariablement été qu'elle ne peut intervenir dans l'état de choses actuel parce que les porteurs des obligations de la commission pourraient s'en plaindre, et je crois que dans un cas où, dans une circonstance spéciale, une loi a été adoptée à Québec, le gouvernement de Québec a dû obtenir le consentement du gouvernement fédéral. Il n'y a aucun doute au sujet de la situation. La clé de la situation est entre les mains du gouvernement fédéral, et il n'y a pas la moindre perspective que le gouvernement fédéral puisse jamais retirer un sou sur ces obligations, ni un seul sou d'intérêt.

Sir WILFRID LAURIER : Si la commission était abolie, par qui les chemins seraient-ils entretenus ?

M. MONK : J'arrive à cela dans un instant. J'allais dire que l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) se rendait parfaitement compte de la situation. M. Préfontaine était au courant de cet état de choses non seulement à Montréal, mais dans les municipalités environnantes. J'ai des lettres de l'ancien ministre, et il admettait qu'il était grand temps de faire quelque chose à ce sujet. J'avais attiré l'attention de M. Préfontaine sur la nécessité, pour le Gouvernement, de nommer un commissaire ou plusieurs commissaires afin de s'assurer des faits dont je viens de parler, pour constater d'abord que la dette n'est pas recouvrable, et pour faire rapport au Gouvernement à cet effet et de suggérer à quelles conditions le gouvernement fédéral serait prêt à renoncer à cette dette qui ne saurait être recouvrée, M. Préfontaine a admis la nécessité de cette mesure préliminaire. Il désirait, cependant, soumettre aussi à l'enquête de la commission un état de choses quelque peu analogue existant, si je suis bien informé, aux environs de la ville de Québec. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral soit le créancier de la commission des barrières qui a la direction des chemins aux environs de la ville de Québec. Je n'en suis pas certain, mais l'intention de M. Préfontaine était de nommer une commission et de comprendre dans le travail de cette commission une enquête sur l'état des chemins autour de la ville de Québec. Malheureusement le regretté M. Préfontaine est mort avant d'avoir pu donner suite à ce qui était sa détermination évidente et il nous reste à voir si les membres du Gouvernement qui connaissent quelque peu l'état de choses existant dans l'île de Montréal, prendront les mesures nécessaires pour amener le résultat désiré.

L'honorable ministre des Postes (M. Lemieux), bien qu'il représente un collège électoral éloigné, demeure dans la ville de Montréal, et mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) pourrait à bon droit s'intéresser fortement à cette affaire, non seulement parce qu'il est au courant de l'état de choses qui existe à Montréal, mais encore parce que c'est une question qui, à tort ou à raison, intéresse beaucoup les cultivateurs dans tous les districts environnants. Bon nombre de ces cultivateurs étant maraîchers, ils ont l'occasion d'aller souvent à Montréal, quelques-uns tous les jours, quelques-uns deux fois par jour, et, comme les honorables membres de la Chambre peuvent facilement se le figurer, le fait

d'être constamment obligé de payer aux barrières lorsqu'ils vont à la ville constitue pour eux un lourd fardeau. C'est un état de choses anormal aussi, à cause de l'élément populaire, si je puis me servir de cette expression, qui n'est pas représenté dans le bureau des syndics. Il est vrai que quelques-uns des syndics ont l'occasion d'aller sur les chemins en dehors de Montréal.

Quelques-uns d'entre eux résident en dehors de Montréal, mais la majorité de ces syndics sont nommés par le gouvernement fédéral, parce que ce dernier, aux termes d'une loi de Québec rendue depuis des années, a le droit de nommer la majorité des syndics, parce qu'il est le plus fort créancier et possède toutes les obligations de ce chemin.

Les autres, au nombre de deux, si je ne me trompe pas, sont nommés par le gouvernement de Québec. Il n'y a pas d'élection. Il n'y a aucune représentation et le trust des chemins à barrières n'est pas obligé de tenir ses réunions publiquement. Il n'est pas obligé de publier un état financier annuel indiquant les recettes et les dépenses ni quelles réparations il a faites sur le chemin. Je ne veux pas dire qu'il se fait quelque chose d'irrégulier à cause de ce manque de publicité ; je mentionne simplement la chose pour montrer que le système est vieux et que le contrôle de nos grandes voies publiques devrait être modernisé à Montréal aussi bien qu'ailleurs. Lorsque M. Préfontaine vivait, j'ai eu occasion de causer avec lui de l'étendue que pouvait prendre cette commission. Il me semble qu'il est du devoir du Gouvernement de s'assurer d'abord de l'état des choses, pour voir que la dette n'est pas recouvrable et de dire ensuite au gouvernement provincial : Nous renoncerons à cette dette, que nous ne pouvons recouvrer, à certaines conditions, et ces conditions sont qu'on fera tout ce qu'il faut pour l'entretien des grandes voies publiques dans le voisinage de Montréal. Ce renseignement pourrait être obtenu au moyen d'une enquête dont le coût serait très minime. J'ai suggéré à M. Préfontaine les noms de M. Kent, qui fait présentement partie de la commission des assurances, de M. Thomas Trenholme, qui est actuellement membre du trust des chemins à barrières, de M. Desmarteau et de M. Lallemant, tous gens qui comprennent parfaitement la situation, et qui ont des intérêts qui les font se servir de ces chemins, et de plus ce sont des amis politiques du très honorable premier ministre.

Il me semble qu'il est temps que le gouvernement fédéral reconnaisse l'inutilité de garder plus longtemps cette dette dans ses livres, et qu'il devrait opérer un changement que la population de Montréal et des environs réclame à grands cris depuis de nombreuses années.

On m'a demandé quel système je substituerais à celui qui est en vigueur aujourd'hui, et je répondis que tout système quelconque vaudrait mieux que le présent. Je n'ai aucun doute que des gens qui étudieraient à fond la question seraient en état de proposer un remède. Ce n'est pas du tout une question neuve. Avant l'arrivée du présent gouvernement au pouvoir, M. Richard White était le président du trust des chemins à barrières, et il avait étudié la question d'une manière très complète avec ses collègues et ils proposèrent que la ville de Montréal et les municipalités environnantes s'entendent mutuellement quant à l'entretien de ces chemins. Je ne me rappelle pas les détails de ce projet d'arrangement, mais on semblait croire que la ville de Montréal devrait payer à peu près $3,000. Je ne crois pas que dans les six dernières années on ait dépensé plus de $4,000 pour l'entretien des chemins : une très grande proportion de recettes sert à payer les gardiens de jour et de nuit, à ces barrières de péage, et maintenant que la ville de Montréal étend ses limites, il vous faut avoir des barrières de contrôle et aussi des gardiens pour ces barrières. Si la ville de Montréal a contribué $30,000 ou plus, cela répondrait en grande partie à la question de mon très honorable ami. Je n'ai aucun projet spécial à proposer. Tout le monde admet que le présent système est mauvais et il faudrait que des hommes d'expérience s'occupent de l'affaire et fassent un rapport en faveur d'un système convenable. Alors, si le gouvernement fédéral renonce à sa dette, je n'ai aucun doute que le gouvernement provincial présentera de suite un projet de loi conforme aux propositions de ce gouvernement, et nous aurons ainsi le remède que nous demandons depuis des années.

L'honorable M. W.-S. FIELDING (ministre des Finances) : En tant que l'objet de mon honorable ami (M. Monk) concerne l'abolition des barrières de péage, il aura l'appui cordial de la Chambre en général. Je puis certainement l'assurer de toute ma bonne volonté. Ce fut avec grand plaisir, et je pourrais ajouter avec un certain orgueil que, quand j'étais membre de la législature de la Nouvelle-Ecosse, j'ai eu l'occasion d'abolir les derniers péages sur les ponts de cette province, et depuis ce jour jusqu'à présent il n'y a eu aucune barrière de péage ni de pont de péage dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. MONK : Très bien !

L'honorable M. FIELDING : Lorsque je suis venu à Ottawa et lorsque j'ai trouvé que si j'avais une demi-heure de loisir pour me promener dans les environs, j'étais arrêté à une barrière pour verser le péage, j'ai considéré que c'était une preuve que cette splendide province n'était pas aussi avancée qu'elle devrait l'être dans les meilleurs éléments de civilisation. La même remarque s'applique aux environs de Montréal. Dans tout le discours qu'a prononcé mon honorable ami (M. Monk) au-

jourd'hui et dans d'autres occasions, il y existe un fort courant d'erreur, et cette erreur, c'est qu'il appartient au gouvernement du Canada de fournir des chemins aux municipalités qui entourent Montréal. Ce n'est pas du tout notre affaire ; les municipalités ou à tout événement, les gouvernements provinciaux doivent entretenir les grandes routes. A moins d'un cas exceptionel, comme celui d'un pont entre deux provinces ou quelque chose du même genre, il n'y a aucune obligation de la part du gouvernement fédéral de s'occuper de ces affaires-là.

Nous n'avons pas d'autre intérêt dans cette affaire que celui d'un créancier. La commission des chemins à barrière de Montréal doit une forte somme d'argent au Trésor fédéral. Il y a quelques années, à la suite de représentations semblables à celles que l'honorable député a fait entendre aujourd'hui, les autorités fédérales ont dit dans un accès de générosité : Nous serons bons princes pour la commission des chemins à barrière et nous lui remettrons la moitié de sa dette. L'honorable député vient maintenant nous dire : Vous feriez mieux de faire remise de toute la dette. Je ne suis pas prêt à admettre avec autant d'empressement qu'il y met qu'une créance à faire un marché avec nous. Cela aucune valeur. Un trésorier n'aime jamais à faire un tel aveu. Il peut inscrire la somme parmi les créances douteuses, mais il n'aime pas à la porter au compte des profits et pertes.

Il semble que c'est aux autorités provinciales et aux municipalités qui entourent Montréal qu'il appartient de trancher cette question. Le gouvernement de Québec pourrait trouver un moyen de prendre à ses charges l'entretien de ces chemins, puis venir nous trouver et nous dire : Quel arrangement pouvez-vous prendre avec moi ; votre créance n'est pas très bonne ; elle ne vaut probablement pas 100, et je suis prêt à faire un marché avec tous. Cela aurait du bon sens. Mais il me semble que ce n'est pas aux autorités fédérales de résoudre ce problème, et que cette tâche incombe aux municipaités qui environnent Montréal et, au besoin, au gouvernement de la province de Québec. Nous, nous ne sommes que de simples créanciers.

Lorsque l'honorable député (M. Monk), dévoué à la cause de Montréal et du district environnant, nous demande de renoncer à une somme qui appartient à la nation canadienne, sa requête est-elle bien légitime? Je conviens que l'état de choses actuel n'est pas satisfaisant et que nous devons chercher un moyen de supprimer ces barrières de péage, si c'est possible. Je lui promets que, si les autorités provinciales ou les municipalités intéressées nous font des propositions en ce sens, nous nous montrerons généreux. Cependant, à mon avis, le cabinet fédéral est moins tenu de résoudre cette question que l'honorable député (M. Monk) semble le croire.

Nous déposerons volontiers les documents demandés, et si plus tard les municipalités ou les autorités de Québec nous font des propositions, mon honorable ami pourra voir que le ministère les accueillera avec beaucoup de largeur.

M. MONK : Depuis que je fais partie de cette Chambre, l'honorable ministre (M. Fielding) m'a invariablement prodigué sa sympathie la plus vive, mais nous avons besoin de quelque chose de plus. Ce sont des actes qu'il nous faut.

Je ne lui ai certainement pas donné à entendre qu'à mon avis l'Etat devrait entretenir les voies publiques des environs de Montréal.

M. FIELDING : C'est ce que signifierait l'abandon de notre créance.

M. MONK : Je ne crois pas avoir rien dit qui justifie une pareille conclusion. L'honorable ministre (M. Fielding) ne doit pas perdre de vue qu'il a la haute main sur la commission des chemins à Montréal. Pourquoi ? Parce qu'il choisit la majorité des membres de cette commission. Il peut, jusqu'à un certain point, influencer les décisions de la commission dont il nomme trois membres sur cinq. Voilà une raison.

L'honorable ministre dit que c'est à la population qui habite autour de Montréal de prendre l'initiative dans cette question. C'est ce que je fais. Je représente plusieurs municipalités voisines de cette ville, et je dépose une motion afin d'engager le ministère à s'enquérir de la valeur de sa créance et à se demander s'il n'est pas vrai qu'il est impossible de la recouvrer, ce que mon honorable ami ne voulait pas admettre il y a un instant. Supposons que le ministre ait par devers lui les conclusions d'une commission à laquelle il aurait confié la tâche de s'assurer si cette créance est recouvrable ; il serait probablement disposé à se prononcer plus ouvertement sur l'abandon de cette somme. Chaque fois que j'ai mis cette question sur le tapis, le ministre a déclaré que le Gouvernement, qui n'a pas touché l'intérêt des obligations depuis plus de dix ans, ne veut cependant pas admettre que les obligations n'ont aucune valeur. S'il avait sous les yeux le rapport d'un commissaire établissant qu'elles ne valent rien, il ne serait pas tenu de provoquer des démarches qu'il juge nécessaires ; il pourrait les faire lui-même.

Certes, le Gouvernement, une fois qu'il aurait la certitude que ces obligations, dont il a obtenu possession d'une manière accidentelle, n'ont aucun prix, ne devrait plus les incrire à l'actif du Trésor.

L'honorable ministre pourrait même engager les autorités provinciales à étudier l'affaire, car, bien que cette question soit agitée depuis quelques années, elles ne paraissent pas disposées à prendre l'initiative.

Je n'ai pas l'occasion d'insister auprès d'elles, mais le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), le ministre des Finances (M. Fielding) et ceux de leurs collègues dont la sollicitude s'étend à cette partie du pays pourraient prendre des mesures qui amèneraient un changement.

M. BRODEUR : L'honorable député me permet-il de lui demander si les municipalités ont fait quelque démarche dans le but de prendre les chemins à leurs charges? Je parle de Saint-Laurent et des autres municipalités intéressées. Ont-elles adopté des résolutions en faveur de la prise de possession de ces chemins ?

M. MONK : Chaque fois que j'ai traité ce sujet, l'honorable ministre (M. Brodeur) m'a posé cette question dans l'unique but de me faire dire que je voudrais que les municipalités se rendissent responsables de cette dette. Il me posait cette question, même avant son entrée dans le cabinet. J'ai présenté à la Chambre, de la part des municipalités intéressées, des pétitions en faveur d'un changement. Les municipalités m'ont félicité d'avoir presque constamment sollicité l'intervention des autorités fédérales depuis 1890.

M. FIELDING : Une fois ou deux des gens mêlés aux affaires municipales d'une petite partie du territoire en question ont fait des offres au Gouvernement pour le rachat des obligations. Nous avons cru qu'il était inutile d'effectuer un règlement partiel. Il me semble oiseux de prendre des arrangements qui ne seraient pas d'une application générale. C'est pour cette raison que nous avons repoussé ces offres.

M. MONK : La question intéresse tout le monde, mais ceux qui prennent l'initiative sont rares. Si le ministre des Finances ouvrait une enquête, comme je le suggère—le Gouvernement a nommé des commissions d'enquête ayant trait à des sujets d'une moindre importance—l'Etat pourrait réclamer le mérite de cette démarche. La diffusion de cette nouvelle et la publication des conclusions de la commission engageraient, à n'en pas douter, les municipalités intéressées, qui sont nombreuses, à s'occuper de l'affaire et à la mener à bonne fin.

M. LORENZO ROBITAILLE (comté de Québec) : Monsieur l'Orateur, je suis bien aise de voir que le Parlement a été saisi de cette question cet après-midi. . .

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : D'après le nouveau règlement, celui qui propose une motion doit clore le débat, de sorte que l'honorable député (M. Robitaille) ne peut prendre la parole que du consentement de la Chambre.

(Quelques voix : Parlez !)

M. ROBITAILLE : Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je poursuivrai mes observations. Il me semble que la motion dont la Chambre est saisie tend uniquement à prier ou à obliger la commission des chemins à barrière à fournir un état de ses recettes et des explications sur ses recettes et des explications sur ses travaux pour le macadamisage des chemins. Ceux qui ont voulu étudier cette question à fond ont eu de grandes difficultés à obtenir des renseignements sur le chiffre des dépenses faites et à élaborer un projet concernant l'administration de ces chemins par les municipalités, le gouvernement provincial ou les autorités fédérales. Cette question n'intéresse pas uniquement la population des environs de Montréal. Je sais que les habitants des campagnes voisines de la ville de Québec, des villes de Saint-Jean (P.Q.) et Saint-Hyacinthe et des districts avoisinants seraient bien aises d'appuyer la motion soumise à la Chambre par l'organe de leurs représentants. Si la présente motion nous permet d'obtenir des renseignements et des données sur les agissements de la commission des chemins à barrières, ces éclaircissements intéresseront non seulement ceux qui s'occupent de résoudre le problème mais, aussi, les cultivateurs en général et surtout ceux des campagnes voisines des endroits où les chemins sont administrés par des commissions.

Vu les difficultés auxquelles donnent lieu l'ouverture et l'établissement des chemins de colonisation, les autorités provinciales seraient bien aises de mettre en pratique les recommandations qui auraient pour résultat d'améliorer le mode d'entretien des routes publiques. Avant de nous livrer à un examen plus approfondi de l'administration de ces chemins, nous avons besoin d'un rapport renfermant les renseignements demandés. Les autorités provinciales étudient le projet de s'emparer de ces privilèges et les meilleurs moyens d'administrer ces chemins et de les mettre en meilleur état, mais il est très difficile de prendre une décision sans avoir les données nécessaires.

De plus, puisque le gouvernement fédéral a prêté des fonds aux commissions des chemins à barrières, il devrait obtenir un état de leurs dépenses et de leurs travaux avec pièces justificatives.

(La motion est adoptée.)

COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD PENDANT L'HIVER.

M. A. A. LEFURGEY (Prince, I.P.-E.) : Je sollicite l'indulgence de la Chambre afin d'appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) sur une dépêche que je viens de recevoir de Summerside :

Le port de Summerside sera fermé à la navigation si le " Stanley ", employé à rentrer les bouées, ne vient pas immédiatement. Voyez le ministre. Nous suggérons d'utiliser le " Minto " pour l'enlèvement des bouées.

Les derniers froids ont fait prendre la glace et les steamers qui naviguent pendant l'été ne sont évidemment pas en état de continuer le service. Cette dépêche m'apprend que le " Stanley " qui devait être prêt n'est pas sur les lieux. Aussitôt que les steamers d'été discontinuent leur service, le "Stanley" devrait être en état de les remplacer. Les expéditeurs d'articles périssables se demandent comment ils transporteront leur marchandise. L'honorable ministre (M. Brodeur), ou le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), devrait prendre des arrangements avec les administrateurs du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard pour faire transporter le courrier et rendre les marchandises à destination. On devrait aussi afficher des avis le long de la ligne du chemin de fer annonçant que le service sera maintenu entre Summerside, le Cap-Tourmentin et autres endroits sur le parcours de l'Intercolonial dès que les steamers d'été cesseront de naviguer. Je prie le ministre de s'occuper de cette question sans délai et de faire connaître sa décision.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : L'honorable député a inscrit une question sur le feuilleton. Lorsqu'il a voulu la poser, je lui ai dit que je n'étais pas en état de lui répondre parce que je n'avais pas de rapport sur ce sujet. S'il me passe la dépêche dont il parle, j'irai aux informations.

VACANCE DU SIEGE DE NICOLET.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Je désire faire une déclaration à la Chambre. Lors de l'élection générale, j'ai été élu représentant des circonscriptions de Nicolet et de Gaspé. J'ai maintenant l'honneur de dire que je désire représenter le comté de Gaspé aux Communes.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

L'honorable M. FOSTER : Quand pouvons-nous nous attendre à recevoir les renseignements qui nous permettront de comparer le nouveau tarif à l'ancien ? On nous les fournira, je le suppose, avant que le ministre demande à la Chambre de siéger en comité des voies et moyens.

L'honorable M. FIELDING : Ce que j'ai promis, c'est un index indiquant où se trouve chaque article du tarif.

M. FOSTER : De l'ancien tarif.

M. FIELDING : L'exemplaire de l'ancien tarif qui a été distribué renferme un index. Le nouveau tarif contiendra aussi un index, de sorte qu'on pourra retrouver facilement les articles des deux tarifs. L'index du nouveau concorde avec celui de l'ancien.

M. LEFURGEY.

L'honorable M. FOSTER : Puis-je savoir quels seront nos travaux demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Le gouvernement mettra en discussion le projet de résolution déposé par le ministre de l'Agriculture, puis nous passerons aux résolutions du tarif dournier.

M. FOSTER : On me dit qu'il y a des erreurs dans le tarif. Le ministre des Finances en connait-il et nous fournira-t-il les chiffres exacts ?

M. FIELDING : On ne m'a pas signalé d'erreurs et, en l'absence de plus amples renseignements, il faut supposer que l'exemplaire publié est exact.

DEMISSION DE L'HONORABLE M. C. S. HYMAN.

L'honorable M. FOSTER : Le très honorable premier ministre nous fournira-t-il d'autres renseignements au sujet de la démission de M. Hyman.

Sir WILFRID LAURIER : Tout ce que je sais, c'est que sa santé est délabrée et qu'il s'est rendu dans le sud des Etats-Unis. Un de ses amis est allé le voir et j'attends des nouvelles cette semaine.

M. HENDERSON : Puis-je savoir du ministre des Finances (M. Fielding) si nous étudierons les articles du tarif dans l'ordre où ils sont.

L'honorable M. FIELDING : Avant les articles du tarif, il y a toute une suite de résolutions d'une application générale. Nous étudierons ensuite les articles du tarif dans l'ordre où ils se trouvent, ou nous commencerons peut-être par ceux qui ne donnent lieu à aucune discussion. Il sera peut-être nécessaire de réserver certains articles auxquels nous reviendrons plus tard. Après l'adoption des résolutions, nous déciderons de la meilleur manière d'étudier les articles du tarif.

FIN DE LA GREVE DE LETHBRIDGE.

L'honorable M. FOSTER : Le directeur général des Postes a-t-il d'autres nouvelles à nous donner au sujet de la grève de Lethbridge ?

L'honorable M. LEMIEUX : Je me préparais à communiquer à la Chambre la dernière dépêche que j'ai reçue du sous-ministre du Travail :

Indianapolis (Indiana), 1er décembre.

A l'honorable M. Rodolphe Lemieux,
Ottawa (Ont).

M. Sherman, président de district de l'union de Lethbridge, a annoncé la fin de la grève et a télégraphié aux mineurs de reprendre l'ouvrage immédiatement. Si la dépêche arrive à temps, on se remettra au travail cet après-midi dans les mines de Lethbridge. Je retourne aujourd'hui à Ottawa.

MACKENZIE KING.

Ce matin, j'ai appelé au téléphone M. King qui est à Toronto, en route pour Ottawa, et il m'a confirmé la nouvelle de la fin de la grève. Par conséquent, il n'y a pas lieu de craindre une disette de houille au Nord-Ouest cet hiver.

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport de la commission des voies fluviales internationales.—L'honorable M. Sydney Fisher.

Tableaux de la population des provinces du Nord-Ouest d'après le recensement de 1906.—L'honorable M. Sydney Fisher.

L'honorable M. FOSTER : Le rapport de l'auditeur général est-il prêt à être distribué, en tout ou en partie ?

L'honorable M. FIELDING : Non. Nous espérons en déposer un volume d'ici à quelques jours. Les autres sont en retard.

La séance est levée à cinq heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 4 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRESENTATION DE DEPUTES.

M. Joseph C. Walsh, représentant de la division Sainte-Anne, Montréal ; présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et par l'honorable M. L.-P. Brodeur.

M. Médéric Martin, représentant de la division Sainte-Marie, présenté par les mêmes.

VACANCE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que l'honorable M. Rodolphe Lemieux, représentant respectivement les circonscriptions de Nicolet et de Gaspé, ayant opté devant la Chambre pour la circonscription de Gaspé et créant ainsi une vacance dans la circonscription de Nicolet, j'ai émis mon mandat, conformément à l'article 5 du chapitre 13 des statuts revisés du Canada, au greffier de la couronne en chancellerie pour obtenir un nouveau bref d'élection pour la circonscription de Nicolet.

1re LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 8), concernant un brevet d'invention de M. William A. Damen.—M. Campbell ;

Le 2e (n° 9), concernant un brevet d'invention de M. Edgar Webster Summers et M. Hadley Herbert Summers.—M. Galliher ;

Le 3e (n° 10), concernant un brevet d'invention de la George E. Smith Lumber Company.—M. Parmelee ;

Le 4e (n° 11) tendant à ériger en corporation la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du chemin de fer de la baie d'Hudson.—M. McCraney ;

Le 5e (n° 12), concernant la compagnie de chemin de fer de Malone à la Pointe-Hopkins.—M. Walsh (Huntingdon).

PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX ENTREPOTS-GLACIERES.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme demain en comité pour étudier la résolution suivante :

Il est à propos d'édicter une loi pour encourager l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour la conservation des produits alimentaires de nature périssable, en accordant une aide à même les fonds publics pour défrayer le coût de construction desdits entrepôts.

Monsieur l'Orateur, je dois à la Chambre de lui donner quelques explications sur l'objet de cette résolution et du projet de loi dont le dépôt suivra.

Je rappellerai d'abord qu'un député de la gauche a fait l'autre jour certaines observations que j'ai moi-même appuyées sur la nécessité d'avoir au Canada des entrepôts de ce genre. J'ai été heureux de constater qu'on s'était pris si de bonne heure au commencement de la session pour attirer l'attention du Gouvernement sur un sujet d'une aussi haute importance, car j'ai pu m'apercevoir par là que beaucoup de monde portent intérêt à cette question. J'ai cru découvrir maintes preuves de cet intérêt dans mon propre ministère et au cours des conversations que j'ai eues depuis quelque temps avec un grand nombre de personnes. Même sans ces marques d'intérêt, le sujet valait que je m'en occupe en ma qualité de ministre de l'Agriculture, et je m'en étais déjà occupé très soigneusement et très sérieusement. Je tâcherai cette après-midi, et j'espère que les autres députés feront comme moi, d'étudier la question au point de vue pratique. A en juger par ce qui a déjà été dit à la Chambre et par les nombreuses délégations et pétitions que j'ai reçues à ce sujet, je crois que les considérations politiques ne trouvent pas de place dans ce débat et que nous pourrons discuter sans esprit de parti. La question est de trop haute importance pour la classe agricole pour l'envisager par son côté politique, et je suis heureux d'apprendre de la bouche de plusieurs députés qui ne partagent pas mes opinions politiques qu'ils m'approuvent sur ce point.

Nous avons étudié depuis plusieurs années les divers procédés d'entreposage à froid, et les moyens d'adapter les méthodes frigorifiques au transport et à la conservation des fruits et des produits périssables. Nous avons beaucoup fait de ce côté. J'ai fait tout ce que j'ai cru possible et tout ce que requéraient les intérêts du commerce. Dès

que le transport en compartiments froids fut en quelque sorte établi, le besoin se fit sentir d'entrepôts comme ceux dont il est ici question. Je n'ai pu cependant trouver le moyen jusqu'aujourd'hui d'adopter un plan arrêté, car de tous les projets soumis, je n'en ai pas vu un seul qui pût être avantageux à ceux qui les recommandaient, ou qui pût répondre aux besoins du commerce. J'ai cru que malgré l'encouragement que le Gouvernement fut prêt à donner, aucun de ces projets ne put être réalisé ni placé sur un bon pied, à moins que le Gouvernement consentît à donner une allocation bien plus forte que le Parlement n'était disposé à voter.

Même à ce prix, je doutais encore qu'aucun des projets soumis ne pût être un succès commercial. J'ai toujours été d'avis que tout ce que le Gouvernement peut faire pour encourager le commerce ne doit être qu'un essai temporaire pour stimuler l'initiative commerciale dans l'intérêt public, et ne doit se faire que dans le débuts, alors que l'expérience et les lumières du public ne suffisent pas pour l'engager à partager les efforts tentés par des particuliers aidés par l'Etat.

J'ai toujours été d'opinion que le Gouvernement ne doit intervenir que lorsqu'il y a bon espoir de succès. C'est pourquoi je n'ai pas jugé à propos jusqu'à ce jour de demander au Parlement d'encourager une entreprise d'entrepôts-glacières dans les diverses localités. Mais je crois que le temps est venu maintenant où l'opinion publique est réellement instruite de la nécessité de stimuler l'intérêt dans ces entreprises, et que bientôt après leur réalisation, la demande générale sera telle qu'elles seront un succès commercial, indépendant de l'assistance ultérieure du Gouvernement. Je sais que pendant deux ou trois ans, ces entreprises ne seront pas un succès commercial et ne rapporteront pas de dividendes. Ainsi,je crois que dans l'intérêt des produits périssables canadiens, il est juste et raisonnable que le gouvernement fédéral soit appelé à encourager l'initiative des particuliers ou des associations par des subventions ou une aide quelconque.

Le Gouvernement devra donner cet encouragement de façon à encourager les particuliers ou les compagnies à se livrer à ces entreprises, auxquelles ils ne seraient peut-être pas autrement disposés à se livrer pour bien des années encore. Je crois que les besoins du commerce des produits périssables exigent que ces entreprises doivent être commencées dans le cours du prochain exercice.

Dans les circonstances, ayant longuement discuté et mûri la question avec mes collègues avant la session, j'ai pensé que je pourrais avec raison demander au Parlement de voter $100,000 pour l'exercice commençant le 1er juillet prochain, afin d'encourager l'établissement d'entrepôts-glacières dans le but de transporter et conserver plus avantageusement les produits périssables canadiens. Nous aurons naturellement à édicter les lois et prendre les moyens nécessaires pour nous assurer que cette somme sera dépensée à ses fins propres. Je vois dans les statuts de 1897 que le ministre de l'Agriculture est autorisé en vertu d'une loi à contracter des engagements au sujet d'entrepôts frigorifiques, mais cette loi ne visait rien dans le genre de ce que je viens d'expliquer brièvement. Dans l'intérêt de l'entreprise et en justice pour le public, le ministre doit se laisser guider par la loi pour ce qui regarde la manière de dépenser cet argent et les garanties à prendre dans la préparation des conventions ; les conditions à imposer doivent être également justes et raisonnables et le Parlement doit bien les comprendre avant de s'engager sur cette question. Je me propose donc de déposer un projet de loi basé sur ces résolutions.

La résolution est d'un caractère général, mais avant de l'examiner en détail, je dirai quelques mots sur les résultats qu'on en attend. La plupart des honorables députés qui se sont intéressés tant soit peu à cette question depuis une couple d'années, savent que plusieurs plans ont été proposés au Gouvernement pour venir en aide à l'initiative privée. Deux ou trois projets considérables, entraînant de grandes dépenses d'argent dans leur application, ont été proposés. Si je me rappelle bien, je crois que tous ces projets—pour le moins deux—exigeaient la garantie du Gouvernement sur les obligations émises par la compagnie ou l'association intéressée.

Comme les promoteurs de ces entreprises ont donné beaucoup de temps et de soin à l'étude de la question, je me dis que leur proposition méritait d'être mise à l'étude. J'en conférai plusieurs fois avec un de ces messieurs, je ne crois pas commettre d'indiscrétion en le nommant, car son nom doit être à l'esprit de tous ceux qui se sont occupés de la question depuis un an ou deux. Je veux parler de M. Cochrane. Je le déclare en toute sincérité, j'ai tiré grand parti du vaste fonds de renseignements qu'il a accumulés au prix de beaucoup d'efforts et de dévouement, et d'une dépense considérable d'argent. Je n'hésite pas à dire que son optimisme, son esprit d'initiative, le travail auquel il s'est livré ont, à mon avis, grandement contribué à débrouiller cette question, dont le public comprend aujourd'hui beaucoup mieux l'importance, si l'on en juge par les pétitions qui nous ont été adressées, par l'attitude de la presse et le progrès qui s'est accompli dans les esprits à cet égard d'une extrémité à l'autre du Canada.

Le projet qu'il recommandait tendait à la formation d'une grande compagnie, dont le fonds social, si j'ai bonne mémoire, devait s'élever à $5,000,000, et dont les obligations devaient être garanties par l'Etat jusqu'à concurrence de $1,000,000. Cette compagnie devait se charger de construire des entrepôts frigorifiques virtuellement sur tous les points du Dominion.

C'était là une proposition engageante, attirante, et que nombre de gens étaient, à première vue, disposés à accepter. Pour ma part je l'étais. Mais, après avoir mûrement considéré la question, je me rendis compte qu'un tel projet présenterait de sérieux inconvénients au point de vue de l'intérêt public. J'ai déjà, dans une autre circonstance, signalé le premier de ces inconvénients : c'est que l'effet de la mise à exécution d'un projet de cette nature tendrait à l'établissement d'un monopole. Il me paraît clair que, si les entreprises de cette nature doivent être concentrées entre les mains d'une seule grande compagnie couvrant le Dominion tout entier, l'intérêt public sera grandement exposé à souffrir.

La classe agricole au Canada n'a guère été portée en ces derniers temps, et n'est guère portée aujourd'hui, à favoriser l'établissement de grandes compagnies qui dégénèrent facilement en monopoles, ou en ce que nous appelons communément des coalitions, au détriment de l'intérêt général. Et cette aversion serait encore plus marquée en ce qui regarde une entreprise liée de façon si étroite aux opérations de tout cultivateur d'une extrémité à l'autre du pays,—et je comprends ici sous la dénomination de cultivateur, l'arboriculteur, le pêcheur et toutes les autres catégories de travailleurs dont les produits doivent être conservés au froid. Telle était ma première objection.

Ma seconde, dont l'importance était peut-être tout aussi grande, avait trait à la nature de l'aide qu'on demandait : une garantie des obligations par l'Etat. Je reconnais bien que le Gouvernement a parfois garanti les obligations de grandes compagnies, et notamment celles de grandes compagnies de chemins de fer. Mais je ne sache pas que personne ait jamais réussi à obtenir du gouvernement qu'il garantit les obligations de compagnies commerciales.

Si l'Etat devait assumer une telle responsabilité dans le cas d'une seule de ces compagnies, il devrait, en toute justice, l'assumer à l'égard de toutes les autres compagnies de même nature; et où cela nous conduirait-il ? Dans ces circonstances, je me dis que je ne devrais pas venir en aide à la compagnie de cette manière, que je ne devrais pas proposer à mes collègues d'accorder la garantie de l'Etat aux obligations d'une compagnie de cette sorte. C'est ce que je déclarai très franchement, il y a quelque temps aux promoteurs de cette entreprise, ainsi qu'à d'autres qui m'avaient fait des propositions de même nature. Là-dessus on me répondit naturellement: Alors, que voulez-vous ? Comment allez-vous nous venir en aide ? Je priai ces messieurs à mainte reprise de me suggérer quelque autre moyen, puisqu'il ne m'était pas possible de m'engager à faire garantir leurs obligations par l'Etat : " Votre proposition n'est pas acceptable, leur dis-je. Faites-m'en d'autres qu'il me sera possible d'agréer, afin que nous atteignions le but que vous désirez et que je désire moi-même atteindre dans l'intérêt de la classe agricole et des autres catégories de travailleurs canadiens ". On ne m'a jamais rien suggéré; et c'est ce qui m'a engagé à formuler moi-même une mesure propre à nous procurer les résultats que ces messieurs ont en vue, mais qui en même temps ne présente pas les mêmes objections, n'offre pas les mêmes inconvénients que leur projet.

Après résolution, j'en vins naturellement à consulter notre expérience du passé dans des circonstances analogues. J'en revins à la loi de 1897 aux termes de laquelle nous étions autorisés à subventionner l'établissement de compartiments frigorifiques sur les navires. Je constate que dans ce cas nous avions conclu un arrangement dont les résultats furent satisfaisants, bien que certains honorables députés de la gauche l'eussent critiqué amèrement. Nous nous étions engagés envers toute compagnie de navigation qui installerait dans ses navires des compartiments frigorifiques propres à la conservation, durant la traversée, de nos denrées alimentaires périssables, à verser à ladite compagnie une somme égale à la moitié des frais de cette installation. Cette subvention devait être payée en trois fois : un sixième du prix la première année, un sixième du prix, l'année suivante, et un sixième, la troisième année. Les résultats furent très satisfaisants. J'espère que les honorables députés de la gauche, qui, en d'autres circonstances, ont critiqué cet arrangement, ne m'obligeront pas à exposer en détail la manière dont nous nous y sommes pris pour déterminer ces résultats. Nous réussîmes à faire installer un système de réfrigération mécanique dans un grand nombre de navires. Et ces installations ayant fonctionné à merveille, d'autres compagnies, dans la suite des années, durent, sous l'aiguillon de la concurrence, aménager leurs navires de la même manière, mais cette fois entièrement à leurs frais. Depuis nombre d'années nous n'accordons plus aux compagnies de navigation de subventions pour cette fin ; et cependant, tous les nouveaux navires qui viennent grossir notre flotte marchande et qui sont destinés au transport de produits périssables sont dès le début pourvus de ces installations frigorifiques, ainsi que de cales dont l'air est refroidi et renouvelé par l'emploi de procédés divers.

On a critiqué quelque peu les procédés de refroidissement en usage ; mais, néanmoins, toutes les compagnies de navigation faisant le transport de nos produits périssables reconnaissent aujourd'hui que, pour opérer dans de bonnes conditions, le transport de ces produits, il est nécessaire d'installer dans leurs navires des compartiments frigorifiques et de faire circuler dans les cales de ces navires des courants d'air froid,

et que si elles négligent de prendre ces précautions, la clientèle les délaissera. Il me semble qu'on pourrait établir un régime quelque peu semblable en vue de l'établissement d'entrepôts frigorifiques d'une extrémité à l'autre du pays.

M. L'ORATEUR : Je crois de mon devoir de faire observer à l'honorable ministre (M. Fisher) qu'il n'est pas strictement conforme au règlement de discuter le fond de la question à l'occasion d'une proposition de cette nature. Je sais bien qu'on a prié l'honorable ministre de donner des éclaircissements ; mais voici le texte même du règlement :

77. Lors du dépôt sur le bureau de la Chambre d'une motion faite en vue d'obtenir une subvention de l'Etat ou de l'aide des contribuables, il n'y aura pas lieu d'examiner et de débattre la question sur-le-champ, mais cet examen et ce débat seront différés jusqu'à tel jour que la Chambre jugera à propos de fixer.

L'effet de cet article du règlement n'est pas, si je comprends bien, d'empêcher qu'on ne fournisse de brefs éclaircissements; mais il s'oppose à ce qu'on aborde sur-le-champ la discussion du sujet.

L'honorable M. FISHER : J'accepte votre décision, monsieur l'Orateur.

M. R. L. BORDEN : J'ai cru que l'honorable ministre (M. Fisher) avait le droit de donner des éclaircissements, à l'occasion du dépôt de la motion tendant à fixer à demain le débat sur la question. Bien entendu, comme monsieur l'Orateur l'a expliqué, le règlement établit que le ministre chargé de présenter une certaine motion doit donner avis que la motion sera discutée le lendemain ou à quelque date ultérieure ; puis la motion est inscrite sur le feuilleton. Telle a été la pratique de tout temps, mais on ne s'y est pas conformé dans le cas actuel.

L'honorable M. FISHER : Cette motion figure actuellement au tableau des propositions du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Non, elle figure parmi les avis de motion du Gouvernement. C'est tout autre chose.

M. L'ORATEUR : L'article du règlement est ainsi conçu :

77. Lors du dépôt sur le bureau de la Chambre d'une motion faite en vue d'obtenir une subvention de l'Etat ou de l'aide des contribuables, il n'y aura pas lieu d'examiner et de débattre la question sur-le-champ, mais cet examen et ce débat seront différés jusqu'à tel jour que la Chambre jugera à propos de fixer.

L'honorable M. FISHER : J'accepte votre décision, qui est sans doute très opportune, et je remets mes observations à plus tard, lorsque la motion viendra régulièrement en discussion à son rang, comme proposition du Gouvernement.

M. FISHER.

M. E. D. SMITH : Nous aimerions à avoir une explication sur le point essentiel que le ministre n'a pas encore touché : en quoi consiste son projet.

M. l'ORATEUR : Si la Chambre unanimement le désire, il est loisible au ministre de le faire. Je n'ai fait que rappeler ce que dit le règlement.

M. DERBYSHIRE : Nous aimerions à savoir ce que le ministre se propose de faire.

M. FISHER : Puisque la Chambre le désire, je m'en vais esquisser en quelques mots la mesure que nous avons préparée en vue de stimuler l'établissement de ce que je pourrais appeler un système d'entrepôts frigorifiques locaux. Le projet de loi que je déposerai tend à autoriser le ministre à s'aboucher avec des particuliers ou des compagnies désireux d'établir des entrepôts frigorifiques en divers endroits du Canada ; mais il ne sera conclu de marché qu'à l'égard des centres qui, de l'avis du ministre, sont dans des conditions favorables à l'établissement d'un tel entrepôt. Ce sera aussi au ministre de déterminer le chiffre de la somme qui sera engagée de cette manière, suivant l'importance du centre même. Car il pourrait être à propos de construire un entrepôt de $30,000 dans une localité où se serait folie d'en construire un du prix de $100,000. Le Gouvernement ne s'engagerait à fournir de l'aide que d'après une certaine échelle variable suivant l'importance des besoins, au jugement du ministre.

Le marché stipulerait également les conditions auxquelles l'aide serait accordée. La première condition serait que le Gouvernement pourrait régler le tarif suivant lequel le public serait admis à utiliser les entrepôts. La seconde condition, c'est qu'on maintiendrait dans les diverses chambres le degré de température nécessaire à la conservation des denrées qu'on se proposerait d'y déposer. Ce sont là les conditions principales.

Voici sous quelle forme la subvention sera accordée. Lors du parachèvement d'un entrepôt dans des conditions satisfaisantes pour le ministre, il sera versé sur-le-champ une prime de 10 p. 100 sur les sommes engagées ; et dans le cours des années suivantes—période que je n'ai pas encore déterminée, mais dont je soumettrai bientôt la détermination à la décision de la Chambre—à l'expiration de deux, de trois, de quatre ou de cinq ans, il sera fait un versement supplémentaire de 20 pour 100 sur le total des sommes engagées. En d'autres termes, la convention sera celle-ci : versement de 10 pour 100 une fois le bâtiment parachevé et prêt à recevoir les denrées ; versement de 10 pour 100, à la fin de la première année d'exploitation, peut-être, et 10 pour 100 à la fin de la deuxième année d'exploitation ; ou 10 pour 100 lors du parachèvement de l'entrepôt, 5 pour 100 à la fin de

la première année d'exploitation, 5 pour 100 à la fin de la deuxième année d'exploitation, 5 p. 100 à la fin de la troisième année, 5 p. 100 à la fin de la quatrième année ; ou encore 10 p. 100 lors du parachèvement de l'entrepôt. 10 p. 100 peut-être à la fin de la première année d'exploitation, 5 pour 100 à la fin de la deuxième année et 5 pour 100 à la fin de la troisième année. Je ferai connaître à la Chambre les détails relatifs aux conditions de paiement, et je provoquerai une discussion à ce sujet. Mais, le principe général est celui-ci : Il sera versé dans le cours d'un certain nombre d'années une prime équivalant à 30 pour 100 des sommes engagées dans l'entreprise ; cette somme sera payée aux capitalistes qui engageront leurs capitaux dans ces entreprises. Je crois avoir indiqué là les caractères principaux de la mesure.

L'honorable M. FOSTER : Si l'entreprise réussit en retirerez-vous quelque chose.

L'honorable M. FISHER : Ce n'est pas là notre but. Les bénéfices iront tous aux particuliers qui ont engagé leurs capitaux dans l'entreprise.

M. ARMSTRONG : A l'établissement de combien d'entrepôts frigorifiques le ministre pense-t-il pouvoir venir en aide avec $100,000 ?

L'honorable M. FISHER · Le premier versement serait de 10 pour 100 ; et dès lors un crédit de $100,000, nous permettrait, dans le cours de l'exercice financier, de subventionner l'établissement d'entrepôt frigorifiques jusqu'à concurrence de $1,000,000.

M. BRODER: Y a-t-il une limite de fixée au nombre de ces établissements?

L'honorable M. FISHER: Il n'y a de limite que le montant même du crédit. Je ne m'attends pas à ce qu'il soit établi pour $1,000,000 d'entrepôts frigorifiques dans le cours de l'exercice financier ; à mon avis la somme de $10,000 sera plus que suffisante pour faire face à cette dépenses. Je dirai même à la Chambre, en toute sincérité, qu'à mon avis il ne se présentera pas, pour entreprendre et compléter la construction de tels entrepôts dans le cours de l'exercice financier un nombre de particuliers ou de compagnies assez grand pour épuiser ce crédit de $100,000 représentant 10 pour 100 sur les sommes engagées ; car cela voudrait dire qu'il aurait été dépensé $1,000,000 par des particuliers ou des compagnies en vue de l'aménagement de tels entrepôts au Canada.

M. ARMSTRONG : Dans quelle position vont se trouver les entrepôts frigorifiques déjà établis ?

L'honorable M. FISHER : Je ne me propose pas d'accorder des primes aux propriétaires d'entrepôts frigorifiques déjà en activité. Mais je suis heureux que l'honorable député m'ait fait cette observation. Je dois dire que nous ne subventionnerons, aux termes de cette mesure, l'établissement d'aucun nouvel entrepôt destiné à concurrencer directement d'anciens établissements. C'est là une indication que je me proposais de donner, mais que j'ai ensuite oublié de fournir. Cette question de la concurrence est un élément qu'il ne faudra pas perdre de vue lorsqu'il s'agira de subventionner l'établissement d'un entrepôt frigorifique dans un centre quelconque.

M. TALBOT : Le ministr pense-t-il que ce projet qu'il vient d'exposer à la Chambre est préférable à celui qui lui fut soumis il y a quelque deux ans, alors qu'il se forma dans mon propre comté une société pour l'entreposage du beurre et du fromage, connue sous le nom de halle au beurre et au fromage de la paroisse de Saint-Charles de Bellechasse et fruit de l'initiative d'un syndicat de cultivateurs . . .

M. l'ORATEUR : Le règlement de la Chambre s'oppose à ce qu'on discute pour le moment la question à fond.

L'honorable M. FISHER : Je dirai à l'honorable député (M. Talbot) que, si j'ai bonne mémoire, le projet actuel répondra dans une grande mesure au désir de ses commettants. Il est vrai que leur proposition n'était pas entièrement dans le sens du projet actuel ; mais je considère que ce projet-ci est en lui-même plus utile et plus susceptible d'applications générales dans le pays. Il me paraît qu'une mesure de cette sorte pour être acceptable doit pouvoir être appliquée dans toutes les parties du Canada.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il dire si le département se propose. . .

M. TALBOT : Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement. N'ai-je pas le droit de revenir sur la question quej 'ai posée au ministre ? Est-il d'avis que le projet qu'il soumet actuellement soit préférable à celui qui lui fut présenté, et aux termes duquel certains particuliers s'engageaient à faire d'eux-mêmes, et moyennant la même subvention, ce qu'il voudrait maintenant faire exécuter par des compagnies.

M. L'ORATEUR : C'est la question à laquelle le ministre a répondu. D'autre part, je suis d'avis que la question est pour le moment en contravention au règlement. La Chambre est-elle d'avis d'adopter cette motion ?

M. TAYLOR : Il nous est loisible de la discuter maintenant, n'est-ce pas ?

M. L'ORATEUR : Je ne le pense pas.

(La proposition de l'honorable M. Fisher est adoptée.)

INSPECTION DES CONSERVES ALIMENTAIRES.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose :

Que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

Arrêté : Il est à propos d'adopter un acte en vue d'assurer la surveillance et l'inspection plus complètes des conserves alimentaires, viande et poisson, et la nomination d'inspecteurs chargés de l'exécution de la loi.

(La proposition est adoptée.)

DISCUSSION DU TARIF DOUANIER EN COMITE DES VOIES ET MOYENS.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose :

Que la Chambre se déclare en comité des voies et moyens pour faire l'examen de certaines résolutions.

M. R. L. BORDEN : Pourriez-vous aborder l'étude de ces résolutions sans proposer, par voie de motion, qu'elles soient mises à l'étude, plus tard ?

M. FIELDING : J'adhère à la procédure d'usage, relativement aux modifications apportées à la loi fiscale.

(On adopte la motion et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.)

M. FIELDING : Hier soir, le député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé s'il s'était glissé quelque erreur dans le texte du tarif et j'ai répondu que, pour le moment, j'ignorais s'il en existait. J'ai, toutefois, constaté qu'il avait été signalé certaines corrections à apporter au texte et nous avons publié une feuille indiquant ces corrections. Cette feuille, j'espère, se trouve entre les mains des députés. Elle revêt la forme d'une note du ministère des Douanes. Je serais bien aise de savoir si les honorables députés ont cette note sous les yeux. Si non, il serait utile de l'obtenir du bureau de distribution.

L'honorable M. FOSTER : Nous n'avons point cette note par devers nous.

M. FIELDING : Je viens de voir un des employés du bureau de distribution et je lui ai demandé de faire distribuer cette feuille sans retard. Au reste, cela ne saurait en rien gêner nos délibérations, car je vais suggérer au comité d'ajourner l'étude de ces tableaux du tarif. Les résolutions, dont le texte se trouve en ce moment sous les yeux des députés, statuent sur les amendements de nature générale apportés à l'acte des douanes et se rattachent naturellement aux tableaux annexés. Ce n'est pas notre intention d'aborder, sur-le-champ, l'examen de ces tableaux ; car, je le comprends parfaitement, les députés désirent, sans doute, les étudier et pour notre propre compte, nous tenons aussi à parcourir certaines correspondances que nous avons reçues à cet égard. Toutefois, nous pouvons aborder l'étude des résolutions et nous désirons leur faire subir une première épreuve, aujourd'hui même.

Sur la 1re résolution :

Arrêté : Il est à propos de reviser et refondre les actes et parties d'actes actuellement en vigueur concernant les droits de douane, et à cet fin, il y a lieu d'abroger les actes qui suivent ou les parties de ces actes qui n'ont pas été précédemment abrogés, savoir :

Le tarif des douanes, de 1897, chapitre 16 des Statuts de 1897; le chapitre 37 des Statuts de 1898, intitulé : " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897 "; le chapitre 15 des Statuts de 1900, intitulé: " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897 "; le chapitre 15 des Statuts de 1901, intitulé: " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897 "; le chapitre 33 des Statuts de 1902, intitulé: " Acte modifiant le tarif de 1897 "; le chapitre 15 des Statuts de 1903, intitulé: " Acte modifiant le tarif de 1897 "; le chapitre 11 des Statuts de 1904, intitulé: " Acte modifiant le tarif de 1897 "; le chapitre 11 des Statuts de 1905, intitulé: " Acte modifiant le tarif de 1897 "; et le chapitre 11 des Statuts de 1906, intitulé: " Acte modifiant le tarif des douanes de 1897.

M. HAGGART : Je tiens ici à poser une question au ministre : ce texte abroge-t-il toutes les lois et tous les décrets de l'exécutif ; ou bien, quels sont les actes et les décrets qui demeurent encore en vigueur ?

M. FIELDING : Nous avons l'intention d'abroger tous les actes et décrets du conseil statuant sur les taxes douanières ; puis nous présenterons une mesure basée sur les résolutions à l'étude, embrassant la question des droits de douane dans son ensemble.

M. HENDERSON: La résolution à l'étude abroge-t-elle la clause accordant une détaxe de 99 pour 100 des droits acquittés pour l'importation des matériaux utilisés dans la fabrication des machines agricoles destinées à l'exploitation ; ou bien, est-ce que la disposition accordant cette détaxe demeure en vigueur ? Si je ne me trompe, cela s'effectue par voie de décret en conseil privé.

M. FIELDING : Nous n'avons pas l'intention de modifier cette disposition. S'il est constaté que les résolutions à l'étude abrogent cette disposition, nous la remettrons en vigueur.

M. HAGGART : La résolution en discussion n'abroge-t-elle que les lois en question, sans rescinder les décrets du conseil ?

L'honorable M. FIELDING : Quelquefois, certains articles ont été portés sur la liste des articles admis en franchise ou bien certaines taxes ont été abaissées par voie de décrets en conseil privé naturellement autorisés législativement, et en pareilles circonstances nous reportons ces item au tarif et les décrets en conseil sont abrogés. La résolution à l'étude les abroge virtuellement tous.

M. FOSTER : Il s'agit ici, tout simplement, n'est-ce pas, d'abroger un certain nombre de textes de lois ?

M. FIELDING : Oui, les lois statuant sur le tarif douanier.

M. R. L. BORDEN : Plus tard, sans doute, il sera statué sur les décrets du conseil.

M. FIELDING : Ces décrets en conseil reposent sur des textes de lois et il s'en suit que ces décrets sont abrogés. Toutefois, notre intention formelle est d'abroger ces décrets de l'exécutif, se rattachant aux droits de douane, et d'inscrire ces droits dans la loi sur le tarif douanier.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT (lisant) :

Et de prescrire autrement, en décrétant que ce qui suit sera substitué auxdits actes ou partie de ces actes :

1. A moins que le contexte n'exige une interprétation différente,

(a) Les initiales " M.Ps." représentent et signifient les mots " mille pieds mesure de planche ";

(b) Les initiales " n.a.p." représentent et ont la signification des mots " non autrement prévu ";

(c) L'expression " gallon " signifie un gallon impérial;

(d) L'expression " tonne " signifie deux mille livre avoir-du-poids ;

(e) L'expression " de preuve " ou " spiritueux de preuve ", lorsqu'elle est appliquée aux vins ou aux spiritueux de quelque espèce que ce soit, signifie spiritueux d'une force égale à celle de l'alcool méthylique pur mélangé avec de l'eau distillée en proportions telles que le mélange qui en résulte ait, à une température de 62° Fahr. une densité de 0:9197 comparativement à celui de l'eau distilée à la même température ;

M. FOSTER : Ce texte est-il calqué fidèlement sur l'ancienne loi?

L'honorable M. FIELDING : Les deux textes sont identiques en substance.

M. FOSTER : En substance, dites-vous ; mais existe-t-il quelque différence?

M. FIELDING : La seule modification se rattache à la clause relative à la température qui est empruntée à la loi sur les poids et mesures.

M. FOSTER : Quelle est la température fixée par l'ancienne loi?

M. FIELDING : 60 degrés, tandis qu'ici elle est portée à 62 degrés.

M. FOSTER : Alors le résultat ne serait plus le même.

(m) L'expression " fer laminé " ou " acier laminé " ne s'applique qu'au fer ou à l'acier laminé, après avoir été rougi au feu.

M. FIELDING : La résolution fait correspondre la densité, et ainsi le résultat est le même.

M. FOSTER : Ce texte diffère-t-il de celui de l'ancienne loi?

M. FIELDING : Ce texte est nouveau, mais il ne tend qu'à consacrer la pratique en vogue.

1) Les taux des droits de douanes, s'il en est, énumérés dans la colonne 1 ' Tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne " s'appliqueront aux marchandises produites ou fabriquées dans les pays britanniques qui suivent, lorsqu'elles seront importées directement d'un pays britannique.

(a) Le Royaume-Uni;

(b) La colonie britannique des Bermudes ;

(c) Les colonies britanniques vulgairement appelées les Antilles britanniques, y compris les suivantes :

Les Lucayes;

La Jamaïque;

Les îles du Turc et Caicos ;

Les îles Sous-le-Vent (Antigua, Saint-Christophe-Nevis, Dominique, Montserrat et les îles Vierges;

Les îles du Vent, Grenade, Saint-Vincent et Sainte-Lucie);

La Barbade;

Trinidad et Tobago;

(d)La Guyane anglaise;

(e) Les Indes anglaises;

(f) Ceylan;

(g) Etablissements du Détroit;

(h) Nouvelle-Zélande;

(i) Cap de Bonne-Espérance ;

(j) Natal;

(k) Rivière Orange;

(l) Transvaal;

(m) Rhodésie méridonale;

(n) Toute autre colonie ou possession britannique admise à bénéficier du tarif de préférence britannique au Canada, de la manière ci-après prescrite.

(2) Les taux des droits de douanes, s'il en est, énumérés dans la colonne 2 " Tarif moyen " s'appliqueront:—

(a) Aux marchandises produites ou fabriquées dans tout pays britannique ou étranger appelé ou qui pourra être appelé à bénéficier de ce tarif moyen de la manière ci-après indiquée, lorsqu'elles seront importées directement de ce pays étranger ou d'un pays britannique.

M. FOSTER : L'alinéa (c) est-il conforme à la pratique suivie aujourd'hui?

M. FIELDING : Oui ; il diffère un peu de la disposition originale, parce qu'un certain nombre de ces pays a été depuis ajouter à la liste par un décret en conseil, mais celui-ci applique à la loi du tarif tous les règlements établis à cet égard par décret en conseil, de sorte qu'il est conforme à la pratique existante.

M. FOSTER : Quelle est la base du traitement différent pour tous les pays compris de la lettre " a " à la lettre " m " inclusivement, et ceux mentionnés à " n ".

M. FIELDING : Il n'y a aucune différence de traitement : l'alinéa de la lettre " n " se rapporte aux colonies qui peuvent être subséquemment ajoutées.

M. FOSTER : Sur quelle base?

M. FIELDING : Il n'y a aucune base absolue ; c'est laissé au jugement du Gouvernement quand il y a lieu. Ainsi, nous avons admis les Antilles, bien qu'elles ne nous accordassent rien en retour, parce que nous avons cru bon d'encourager le

commerce avec les Antilles. Il n'y a aucune base spécifique réglant l'admission des colonies. Si leurs tarifs sont raisonnables à l'égard du Canada, nous aurons le droit de les admettre. La Nouvelle-Galles du Sud étant une colonie à tarif peu élevé, elle a été à une certaine époque admise à jouir des avantages du tarif de faveur, mais lorsqu'elle est entrée dans le Commonwealth australien, qui avait un tarif élevé, ces avantages lui furent retirés. Il n'y a aucune règle absolue en la matière, si ce n'est la règle de ce qui est avantageux pour le Canada.

M. DANIEL : Quel effet cette loi a-t-elle sur Terre-Neuve?

M. FIELDING : Terre-Neuve n'a aucun droit à jouir du tarif de faveur, mais les produits de ses pêcheries sont admis en franchise aux termes d'un article spécial.

M. FOSTER : Comme je comprends la chose, il n'y a aucun principe établi d'après lequel vous admettez les pays mentionnés dans les alinéas de " a " à " m " à des conditions spécifiques qui, si elles sont remplies, leur donnent droit de jouir du tarif de faveur. C'est simplement une question de faveur ou d'opinion de la part du conseil ; est-ce cela ?

M. FIELDING : Je n'aimerais pas à exprimer la chose exactement dans ces termes-là. C'est une question de savoir si le tarif du pays est jugé être ou non un tarif qui favorise le commerce du Canada, ou bien, comme dans le cas des Antilles britanniques, lorsque nous avons jugé à propos de cultiver de meilleures relations de commerce avec elles, bien qu'elles ne nous offrissent aucun traitement spécial de commerce. Il n'y a pas d'arrangement qui fonctionne automatiquement ; c'est une affaire qui est laissée au jugement et à la discrétion du Gouvernement—ce qui peut être la même chose sous une forme différente.

M. FOSTER : Je le crois.

M. PATERSON : Il existe une convention avec la Nouvelle-Zélande, le Cap de Bonne-Espérance, le Natal, le Transvaal et la rivière Orange, mais il n'y en a pas avec les Antilles. On a jugé qu'il était de l'intérêt du Canada de développer le commerce des Antilles et le tarif de faveur a été volontairement appliqué aux Antilles.

M. FOSTER : Et la Jamaïque ?

M. FIELDING : La Jamaïque ne nous accorde aucune faveur.

M. FOSTER : Et la Rhodésie du Sud ?

M. FIELDING : Les colonies du Sud-Africain y compris la Rhodésie du Sud nous accordent certaines faveurs.

M. FOSTER : Quelles concessions nous font-elles ?

M. FIELDING : Cela varie ; dans certains cas, c'est environ 10 p. 100 du droit (non pas 10 p. 100 de la valeur) et dans certains cas, elles nous accordent jusqu'à 25 p. 100 du droit. Ce n'est pas un taux uniforme ; il varie.

M. FOSTER : Quel serait leur droit en général ?

M. FIELDING : En somme, le tarif est pluôt bas dans l'Afrique du Sud.

M. DANIEL : Le Labrador est-il sur la même liste que Terre-Neuve ?

M. FIELDING : La partie du Labrador qui apartient à Terre-Neuve serait traité comme en faisant partie. Naturellement une partie du Labrador appartient au Canada et une autre partie est un territoire contesté.

(2) Les taux des droits de douanes, s'il en est, énumérés dans la colonne 2 " Tarif intermédiaire " s'appliqueront :

(a) Aux marchandises produites ou fabriquées dans tout pays britannique ou étranger appelé ou qui pourra être appelé à bénéficier de ce tarif intermédiaire de la manière ci-après indiquée, lorsqu'elles seront importées directement de ce pays étrangers ou d'un pays britannique.

M. FOSTER : Il vaut probablement mieux avoir dès maintenant quelques explications sur cette disposition. Le ministre l'a traitée l'autre jour d'une manière très générale, et comme c'est une résolution assez importante—parce qu'elle servira de base au tarif qui sera une des parties essentielles du projet tout entier, et qu'elle servira de point de départ pour les négociations avec les autres pays—le ministre pourrait peut-être nous exprimer d'une manière plus détaillée les opinions du cabinet à cet égard, nous dire comment il compte s'en servir. Je crois que nous ne saurions être trop éclairés sur ce point. C'est un changement radical d'orientation, et je ne pense pas que la Chambre le comprenne.

M. FIELDING : Naturellement c'est une orientation importante. Je doute que je puisse l'expliquer plus clairement ou plus complètement que j'ai essayé de le faire dans mon discours sur le budget.

Comme je l'ai dit alors, nous n'avons pas l'intention d'appliquer de suite ce tarif à un pays quelconque. Il servira de base aux négociations à entamer avec les pays avec lesquels nous pourrons désirer nouer de meilleures relations de commerce ou qui pourraient désirer nous accorder de meilleures conditions. La plus grande difficulté dans l'affaire, ainsi que je l'ai fait remarquer à la Chambre, consiste dans les complications qui pourraient surgir des traités avec les nations favorisées. D'après ce qui est déjà arrivé, je n'ai aucun doute que nous pourrons dans un avenir très rapproché conclure quelque arrangement aux termes

duquel les avantages de ce tarif pourront être accordés à certains pays en retour d'avantages qu'ils pourraient accorder au Canada ; mais comme l'effet de permettre à un pays quelconque de bénéficier de ce tarif, pourrait être de nous obliger d'accorder comme conséquence les mêmes avantages à un bon nombre d'autres pays auxquels est accordé par traité le traitement de la nation la plus favorisée, nous ne considérons pas que nous devions nous lancer à l'aventure de cette manière.

Il faut attendre. Il se peut que nous fassions avec plusieurs pays des arrangements qui entreront en vigueur en même temps, et s'il arrive que ce sont des pays dont le commerce est important pour nous, nous n'avons pas besoin d'attacher grande importance au fait que quelque petit pays entre automatiquement aussi sous l'empire de la clause de la nation la plus favorisée.

M. R. L. BORDEN : Est-il réellement vrai que vous ne puissiez aucunement appliquer ce tarif intermédiaire tant que vous ne vous serez pas débarrassé des clauses de la nation la plus favorisée dans les traités existants ?

M. FIELDING : Je ne crois pas que je devrais aller aussi loin que cela, parce que quelques uns des traités contenant la clause de la nation la plus favorisée sont faits avec des pays dont le commerce, dans un sens ou dans l'autre, n'a pas une grande importance pour nous, et s'il nous fallait accorder à leurs produits les avantages du tarif intermédiaire, personne n'en souffrirait beaucoup. Mais il y a d'autres pays, de grands pays manufacturiers, dont le commerce est considérable et il faudrait marcher avec précaution avant d'en admettre quelques-uns. Ce qui pourrait arriver, je crois, c'est que si nous pouvions effectivement entamer des négociations, et conclure des arrangements avec un pays, nous pourrions dire : C'est très bien, mais nous ne pouvons vous admettre de suite ; nous attendrons que nous puissions conclure des arrangements avec deux ou trois pays et vous admettre tous ensemble.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances croit-il qu'il pourrait appliquer le tarif intermédiaire à quelque pays sans s'exposer au danger que je viens de signaler, c'est-à-dire sans se mettre dans l'obligation d'étendre à d'autres la clause de la nation la plus favorisée ?

M. FIELDING : Non, car si nous admettions immédiatement un pays étranger à jouir des avantages du tarif intermédiaire, nous serions obligés de l'étendre aussi à plusieurs autres, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée. Notre intention n'est donc pas de mettre le tarif intermédiaire en vigueur à présent. C'est pour la raison que l'honorable député vient de donner qu'il ne s'applique immédiatement à aucun pays.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il nous dire quels sont les pays qui seraient en droit de se réclamer de la clause de la nation la plus favorisée.

M. FIELDING : Je n'ai pas la liste de ces pays sous la main, mais je me la procurerai au cours de la discussion. Mon collègue, l'honorable ministre des Douanes, est peut-être en état de nous la donner.

M. PATERSON : Je crois pouvoir citer de mémoire.

M. FOSTER : Je préfère attendre et avoir la liste officielle. Cet article est si important qu'il nous faut tous les renseignements avant de le voter.

M. FIELDING : Très bien.

M. FOSTER : Il est si important que le ministre des Finances lui-même ne voit pas bien comment ce tarif pourrait être mis en vigueur. Le Gouvernement voudrait bien l'appliquer, mais il n'ose pas. S'il faisait des arrangements avec un pays quelconque, cela ouvrirait la porte à tant d'autres qui ont des relations commerciales avec le Canada, qu'il n'ose pas mettre son tarif en vigueur. Mes critiques sont légitimes ; je les ai formulées peut-être un peu sévèrement, mais c'est que je voulais mettre la question bien en évidence. Si la situation est telle que le ministère, mis en présence de son propre tarif, craint de l'appliquer, refuse de l'appliquer ou ne veut pas l'appliquer, parce qu'il ne sait pas au juste ce qui pourra en résulter, cela ne donne-t-il pas raison à ceux qui prétendent qu'une opération si importante, si grosse de conséquences ne doit pas être laissé au bon vouloir du ministère qui n'est, après tout, qu'un comité de la Chambre ? N'avons-nous pas raison de dire que c'est le Parlement qui doit prononcer en dernier ressort ?

Le ministère est censé être la quintessence de la sagesse du parti au pouvoir, mais je ne crois pas trop m'aventurer en disant qu'un bon nombre de députés ministériels ne sont pas prêts à admettre que toute la sagesse du parti est concentrée dans le Gouvernement. Dans une question qui intéresse le commerce de toutes les parties du pays, dont les représentants sont envoyés ici pour surveiller les intérêts, n'est-ce pas dépasser les bornes permises que de confier à un comité de la Chambre le pouvoir de révolutionner tout notre régime douanier selon son bon plaisir ?

Il pourrait arriver que le Gouvernement agît à bon escient, en s'entourant de toutes les précautions nécessaires, mais il pourrait aussi se tromper et causer de grands torts. Nous sommes responsables, disent les ministres. C'est vrai, mais en dépit de toute la responsabilité du Gouvernement envers le Parlement, notre constitution a mis de nombreuses restrictions aux actes qu'un gouvernement peut accomplir sans l'approbation du Parlement.

Je crois ces critiques légitimes et je n'en veux pas faire d'autres ; c'est pourquoi je maintiens que nous devrions avoir la liste complète de tous ces pays, et discuter cet article à fond, avant de l'adopter et d'autoriser le Gouvernement à l'appliquer selon qu'il le jugera à propos. Je n'ai pas d'objection à confier aux ministres des pouvoirs raisonnables et à les tenir responsables, mais il y en a d'autres dont le Parlement ne doit pas se départir volontairement.

M. FIELDING : La liste en question sera déposée dans quelques instants, mais en attendant, je dois dire que je n'admets pas que les pouvoirs que demande cette résolution permettraient au Gouvernement de révolutionner le régime douanier. De quoi s'agit-il, en réalité ? J'ouvre le tarif au hasard et je tombe sur l'article " Parfumerie." En vertu du tarif général, les droits sont de 35 p. 100. Par la présente résolution, le Gouvernement demande à être autorisé à abaisser les droits de 2½ p. 100 sur la pommade pour les cheveux.

M. FOSTER : Il y a d'autres articles.

M. FIELDING : Sur tous les articles la réduction est la même proportionnellement. Tout ce que nous demandons, c'est le pouvoir de réduire les droits de 2½ p. 100, ou peut-être, de 5 p. 100. Nous demandons à être autorisés à accorder un faible dégrèvement, si l'occasion se présentait d'engager des négociations avec un pays étranger, afin d'en obtenir des conditions plus avantageuses qui nous permettraient d'écouler nos produits dans ce pays.

L'honorable député ne parle pas sérieusement quand il taxe ce pouvoir de révolutionnaire. Ses plaintes auraient leur raison d'être si nous demandions le droit de faire n'importe quel tarif. Mais comme notre discrétion sera forcément limitée, comme nous ne pourrons opérer qu'un faible dégrèvement, je ne vois pas sur quoi l'honorable député s'appuie pour qualifier la proposition de révolutionnaire.

Quel est le but que nous voulons atteindre? Nous mettons sous les yeux des autres pays, la limite extrême des concessions que nous sommes disposés à faire—il y en a que nous ne ferons probablement jamais. Je ne m'attends pas à ce que les Etats-Unis nous fassent des offres qui nous obligent à leur accorder le bénéfice du tarif intermédiaire. D'ailleurs, il n'y aurait rien de révolutionnaire à le faire. Où serait la révolution si nous abaissions les droits de 2½ p. 100 ou environ, sur un article quelconque? Mais l'état actuel des esprits aux Etats-Unis, ne fait pas prévoir qu'ils nous feront des avances qui auraient pour conséquence de les faire bénéficier de notre tarif minimum. Il y a peut-être cependant des pays européens qui seraient disposés à le faire et si en engageant des négociations nous pouvons en obtenir certaines concessions favorables aux produits canadiens, en quoi serait-ce révolutionnaire de leur accorder un dégrèvement de 2½ à 5 p. 100 ?

M. SPROULE : Si un pays offrait des concessions sur certains articles, pourriez-vous, en retour, lui accorder l'équivalent, ou seriez-vous obligé de le faire bénéficier du tarif minimum sur toute la ligne ?

M. FIELDING : Cette question est très à propos. Aux termes de la résolution, le dégrèvement peut être accordé en tout ou en partie. Si, par exemple, un pays disait : " Nous ne pouvons pas vous accorder tout ce que vous demandez, mais nous vous accorderons des avantages sur une demi-douzaine d'articles auxquels vous attachez de l'importance, comme, par exemple, les animaux et leurs produits, le lard, le beurre, le fromage et quelques autres articles," il serait à propos de conclure des arrangements avec ce pays, même si nous n'obtenions pas de réduction sur toute la ligne. Si un pays nous offrait d'abaisser ses droits sur nos produits agricoles, en échange de certaines concessions, pourquoi le Gouvernement ne serait-il pas autorisé à accepter la proposition?

M. HAGGART : Cette résolution vous autorise à conclure des arrangements avec une possession britannique quelconque sans être exposé à venir en conflit avec la clause de la nation la plus favorisée.

M. FIELDING : Parfaitement.

M. HAGGART : Avez-vous eu des pourparlers avec les autorités impériales à ce sujet ?

M. FIELDING : Nous comprenons parfaitement que si nous demandions au gouvernement impérial de dénoncer tous ces traités, nous pourrions lui susciter de nombreux ennuis, peut-être sans grands profits pour nous. Si nous réussissions à faire des arrangements avantageux avec trois ou quatre pays importants, pour l'écoulement de nos produits, peu nous importerait si d'autres pays de moindre importance devaient aussi profiter de ces arrangements, même sans être tenus de nous faire des concessions équivalentes. Ce serait créer de grands embarras aux autorités impériales de leur demander de dénoncer tous ces traités. Ces derniers ne s'appliquent pas seulement aux colonies, mais à l'empire, et à moins de raisons graves, nous ne devons pas demander à la mère patrie de reviser tous ses traités avec les nations étrangères.

M. HAGGART : Si je ne me trompe, l'Angleterre a des traités avec presque tous les pays du monde et tous contiennent la clause de la nation la plus favorisée. Il est vrai que dans quelques-uns le Canada est exempté, mais la plupart nous lient. En faisant des arrangements avec un ou deux pays, vous en feriez, en réalité, avec presque tous les pays du monde.

M. FIELDING : Ceci est vrai en partie, mais pas entièrement. La liste des pays qui seraient touchés par ces arrangements est longue, mais un certain nombre sont sans importance pour notre commerce. D'un autre côté, quelques-uns des pays les plus importants ne sont pas compris dans la clause de la nation la plus favorisée. Cette clause n'existe pas pour les Etats-Unis ni pour l'Allemagne, deux des plus grands pays producteurs et expéditeurs du monde.

M. HAGGART : L'Allemagne ne jouit pas de la clause de la nation la plus favorisée ?

M. FIELDING : Pas à l'égard du Canada. L'ancien traité avec l'Allemagne a été abrogé et on n'en a pas conclu depuis s'appliquant au Canada.

M. HAGGART : Je croyais qu'on avait dénoncé simplement la partie du traité dans laquelle les colonies étaient intéressées au même titre que l'Angleterre.

M. FIELDING : L'ancien traité a été dénoncé et l'Angleterre en a conclu un nouveau,—un traité temporaire, je crois—duquel le Canada a été expressément exclu. L'Argentine, l'Autriche, la Hongrie, la Bolivie ont des traités comportant la clause de la nation la plus favorisée. Nous n'aurions pas beaucoup à souffrir, s'il nous fallait admettre les produits de la Bolivie, de la Colombie ou de la Corée. Le Danemark est dans la même situation, mais c'est un pays important et nous aurions à étudier la question de savoir s'il y aurait lieu à admettre les produits de ce pays aux avantages du tarif minimum. Avec la France, nous avons un traité spécial. Si nous étions obligés d'admettre la Libérie, je ne crois pas qu'on pût s'en plaindre. Il y a encore sur la liste, le Maroc, l'imanat de Mascate, la Perse, le Salvador, l'Espagne et la Suède. Il y a toujours eu des doute quant à l'Espagne ; il n'est pas absolument certain que ce pays ait droit au traitement de la nation la plus favorisée. Il y a aussi le Congo, le Vénézuéla et, tout récemment, le Japon.

On voit que bien que la liste soit longue, beaucoup de ces pays n'ont guère d'importance, au point de vue de notre commerce. Si nous pouvions conclure des arrangements avec l'Autriche, la Hongrie, le Danemark, la France, avec laquelle nous avons déjà un traité restreint, la Suède et quelques autres pays aussi importants, pour entrer en vigueur à une date déterminée, il va sans dire que les mêmes faveurs s'appliqueraient de droit à tous les autres pays, mais nos échanges commerciaux avec eux sont peu de chose.

En accordant le bénéfice du tarif minimum à certains pays importants, nous préférons être en état d'exiger d'eux des avantages équivalents. Quant aux autres petits pays, si nous n'en obtenons pas de faveur, la chose n'a pas d'importance.

M. PATERSON : Comme vient de l'expliquer l'honorable ministre des Finances, cela n'exigera pas un traité régulier, négocié par les autorités impériales. Il s'agit simplement pour ce Parlement d'autoriser le Gouvernement de conclure ce qu'on pourrait appeler des arrangements législatifs avec tout pays qui désire avoir des relations commerciales avec le Canada. Je crois que cette discrétion laissée par le Parlement au Gouvernement, est tout à fait dans les traditions de la constitution anglaise.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a raison de dire que le Parlement doit garder jalousement ses privilèges, et surtout sa juridiction suprême sur les impôts. Mais nous ne demandons pas à déterminer sur quelle base sera conclu un traité avec un pouvoir étranger ; nous ne demandons qu'à pouvoir agir dans certaines limites déterminées. Le tarif intermédiaire fixe les droits sur tous les articles, vu que nous ne savons pas avec quel pays nous pourrons avoir un traité à conclure. Le Parlement sait d'avance quels droits seront posés et les fixe lui-même, mais nous ne savons pas quelles sont les concessions qui pourront nous être faites en échange par les autres pays. Il ne s'agit donc, en somme, que d'une simple disposition législative. Il ne peut guère s'écouler que quelques mois au plus, entre la conclusion d'un traité et la convocation du Parlement, et ce dernier pourra toujours le ratifier ou le rejeter.

M. SPROULE : Même si l'arrangement est purement législatif il peut être fait pour une période déterminée.

M. PATERSON : Non ; le Parlement pourra toujours prononcer en dernier ressort et décider s'il convient ou non d'accorder les bénéfices du tarif minimum à un pays, aux conditions acceptées par les ministres. Le Parlement ne fait qu'autoriser le Gouvernement à abaisser les droits jusqu'à une limite déterminée ; c'est lui seul qui fixe le tarif.

M. SPROULE : La résolution n'autorise-t-elle pas le Gouvernement à déterminer la durée du traité ?

M. PATERSON : Il faudrait une loi à cet effet. La présente résolution nous autorise à mettre le tarif intermédiaire en vigueur. L'autre partie contractante devrait s'adresser à son parlement pour en obtenir une loi confirmant les concessions qui nous seraient faites. Le parlement canadien aurait les mêmes pouvoirs. Si l'arrangement n'était pas ratifié par une des parties, il n'y aurait rien de fait.

M. HAGGART : Comment le Parlement devrait-il s'y prendre pour annuler un pareil arrangement ?

M. FIELDING : Absolument comme s'il s'agissait d'étendre les bénéfices de notre tarif de faveur à un pays quelconque. Nous n'avons aucun arrangement formel avec l'Angleterre ou qui que ce soit au sujet du traitement de faveur accordé aux produits anglais. A tort ou à raison, nous avons décidé d'admettre les produits de la mère patrie à certaines conditions. Nous accordons la même faveur à la Nouvelle-Zélande, parce que ce pays nous accorde certains avantages. Il n'existe aucun traité à cet égard. Nous entendons agir de la même manière à l'égard du tarif intermédiaire. Nous ne demandons pas au Parlement de nous autoriser à conclure des arrangements pour un certain nombre d'années. Il faudrait pour cela un traité conclu par l'intermédiaire des autorités impériales, et le Parlement serait appelé à en prendre connaissance et à le ratifier.

M. R. L. BORDEN : Ce tarif intermédiaire me semble différer, sous certains rapports, du tarif de faveur accordé à l'Angleterre. Des explications fournies par le ministre des Finances lors de son exposé budgétaire, j'ai compris que ce tarif intermédiaire serait appliqué aux pays qui accordent des avantages aux produits canadiens—c'est-à-dire que nous devions avoir quelque chose en échange de nos concessions. Je suppose que ce que nous devrons obtenir en échange devra faire l'objet de négociations et d'une entente. Par conséquent, l'exemple tiré de la préférence accordée à l'Angleterre ne répond pas à l'objection de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart).

M. FIELDING : Je considère que le principe est le même. Dans les deux cas on procède par voie législative, et ces lois restent en vigueur tant qu'elles conviennent aux deux parties. Du moment que l'arrangement a cessé de plaire à une des parties contractantes, elle le retire, et tout est dit.

Le principe me paraît être le même dans les deux cas.

M. R. L. BORDEN : On peut évidemment conclure un traité ou une convention susceptibles d'être dénoncés après avis donné.

M. FIELDING : En pareil cas, il faudrait l'assentiment du corps législatif.

M. R. L. BORDEN : Certains traités se font en vertu d'une loi, tandis qu'il en est autrement pour d'autres. Ceux qui se rapportent aux douanes d'un pays doivent inviariablement se conclure avec le concours du corps législatif, parce que dans tout pays le tarif douanier doit être modifié par le corps législatif compétent. Cette conclusion se fera-t-elle sans que le Canada en reçoive l'équivalent réel : cet élément n'existera-t-il pas ? Je ne saisis pas encore la pensée du Gouvernement sur ce point, et je doute assez que le ministre des Finances soit plus avancé que moi. Prenons plutôt un exemple. A l'heure qu'il est, si je ne me trompe, nous ne sommes liés par la clause de la nation la plus favorisée ni avec l'Allemagne ni avec la Belgique. Est-ce bien cela ?

M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : Le tarif douanier que la Belgique oppose au nôtre n'est-il pas huit fois moins élevé que ce dernier ?

M. FIELDING : Il est très bas.

M. R. L. BORDEN : Or, libre de toute entrave à cet égard, le Gouvernement entend-il appliquer ce tarif moyen à la Belgique pour la raison que le tarif belge est beaucoup plus bas que celui que nous avons à lui opposer ? Ou bien se fait-on une idée quelconque du principe dont on compte s'inspirer en pareil cas ? Je ne fais cette question que dans le seul but d'avoir des éclaircissements, afin de pénétrer les intentions du Gouvernement.

M. FIELDING : Ce n'est pas précisément là le point soulevé par l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). L'avenir nous dictera l'attitude que nous devrons prendre à l'égard de la Belgique comme à l'égard de tout autre pays.

M. R. L. BORDEN : Encore un mot d'explication. Ce que je discute, c'est la question de savoir si, comme l'a demandé mon honorable ami de Lanark-sud, l'application de ce tarif doit donner lieu à quelque convention. La mise en vigueur de ce tarif impliquera-t-elle nécessairement des concessions douanières de part et d'autre ? Si elle doit donner lieu à des conventions, il me semble qu'il sera difficile de s'y soustraire aussi aisément que le pense le ministre des Finances. Voilà la question que mon honorable collègue de Lanark-sud me semble avoir soulevée, et voilà aussi quel en est l'un des côtés.

D'autre part, si l'on n'entend ni établir de conventions ni demander d'équivalent—et à en juger par ce que le ministre des Finances a dit au sujet du traitement de faveur accordé à la Grande-Bretagne, c'est là la conclusion à laquelle il faut en venir, puisque dans ce cas-là nous n'avons rien demandé en retour—donc, si l'on se place à ce point de vue, l'application du tarif moyen, dans le cours ordinaire des choses, se fera sans qu'il soit établi de conventions, parce qu'elles ne seraient pas nécessaires et qu'il n'en serait pas exigé. Ce tarif s'appliquera aux pays compris ou non dans les limites de l'empire britannique et qui, n'étant pas admis à bénéficier du tarif de faveur établi à l'égard de la Grande-Bretagne, traitent le Canada aussi bien ou même plus avantageusement que nous ne les traitons nous-mêmes. Je désire tout simplement savoir sur quel principe le Gouvernement entend se fonder dans l'application du tarif moyen.

M. FIELDING : Il est bon de bien savoir ce que l'on entend par une convention. Par convention, j'imagine que mon honorable ami entend, du moins en ce qui concerne les relations internationales, quelque document formel.

M. R. L. BORDEN : Un traité ou une convention écrite.

M. FIELDING : Notre intention est qu'il n'y ait ni convention écrite ni traité, ni aucune entente de cette nature ; mais il va sans dire que les deux parties pourront s'entendre pour faire certaines choses sans qu'il soit nécessaire d'établir de convention formelle. Nous avons déjà conclu avec les colonies sud-africaines une entente dans ce sens restreint. Elles nous demandèrent de les faire bénéficier d'un tarif de faveur. Après avoir discuté la question, nous nous rendîmes à leur demande. Il n'y eut pas d'autre convention que celle-là ; mais elle n'est pas perpétuelle, elle ne nous lie pas et ne constitue pas un marché. Ces colonies nous accordent un traitement de faveur et nous faisons comme elles. Deux parties en sont venues à une entente, mais cette entente ne les enchaîne pas ; les colonies peuvent abolir demain leur tarif de faveur et nous pouvons en faire autant.

Voilà précisément l'état de choses qui résultera de l'application du tarif moyen. Il reste bien l'inconvénient que mon honorable ami a signalé : la clause relative à la nation la plus favorisée ; c'est-à-dire que nous ne pouvons pas agir immédiatement, qu'il nous faut attendre peut-être que nous soyons en mesure d'entrer en négociation avec deux ou trois pays. Je m'explique par un exemple. Supposons que le consul d'un pays du continent européen vienne nous annoncer qu'il se trouve en mesure de nous proposer, au nom de son gouvernement, une réduction de droits sur les produits agricoles, sur les animaux et leurs dérivés, ou sur une quinzaine d'articles auxquels nous attachons de l'importance, à la condition que nous abaissions les droits de douane qui frappent autant d'articles auxquels son gouvernement attache de l'importance; qu'il se dise autorisé à faire ceci pourvu que nous fassions cela, à nous faire certaines concessions si nous voulons bien, de notre côté, accorder certains avantages à son pays, et cela sans qu'il soit question de traité ou de marché quelconque. La proposition étant de nature à servir nos intérêts mutuels, rien ne s'oppose à ce qu'elle soit agréée. Les deux pays s'entendront pour atteindre un but commun, mais cette entente ne sera pas de nature à nous lier pendant un temps déterminé, et pas ne sera besoin de conclure de traité.

M. HAGGART : Je vois clairement le but que l'honorable ministre veut atteindre. Ce n'est plus aux traités, mais bien à l'établissement de lois douanières réciproques qu'il aura recours.

M. FIELDING : Précisément.

M. HAGGART : Mais voici le point que j'aimerais voir élucider. En vertu de notre tarif, nous frappons d'un droit de 30 p. 100 certain article importé au Canada. Grâce à un tarif réciproque, on frappera d'un droit de 20 p. 100 le même article provenant de certain pays. Au dire du ministre des Finances, cet état de choses ne se maintiendra qu'aussi longtemps qu'il nous plaira. Mais comment le Parlement pourra-t-il, sans le consentement du Gouvernement, réduire les droits qui frappent un article quelconque ?

M. FIELDING : Sans cette loi nous ne pourrons rien ; c'est elle qui conférera au Gouvernement le pouvoir d'agir.

M. HAGGART : Dans ce cas, le Gouverneur général et ses conseillers auront une discrétion absolue quant à la durée de l'entente?

M. FIELDING : Non pas.

M. HAGGART : Il n'est pas loisible au Parlement d'élever ou d'abaisser les droits; ce pouvoir appartient exclusivement au Gouverneur général et à ses conseillers.

M. FIELDING : Mon honorable ami semble ignorer qu'à l'époque même où il faisait partie du cabinet, le Gouverneur général et ses conseillers étaient déjà revêtus de ce pouvoir et qu'ils l'exerçaient ; qu'il leur était loisible de changer les articles de catégorie, d'abaisser les droits frappant tel ou tel article, et, au besoin, de l'admettre en franchise. Ce pouvoir était plus étendu que celui que nous demandons en ce moment.

M. HAGGART: L'honorable ministre semble ne pas bien saisir la question. A l'en croire, le Parlement peut en tout temps abaisser ou modifier les droits ; c'est vrai, mais à la condition que le Gouverneur général le veuille bien.

M. PATERSON : Mais non.

M. HAGGART : Sans son consentement, peut-on réduire les droits sur aucun des articles énoncés dans le tarif?

M. PATERSON : Qu'arriverait-il si la Chambre votait une résolution où elle exprimerait son regret de voir le Gouvernement maintenir cet état de choses ? Le Gouvernement se trouverait en présence de ses juges, les représentants du peuple. Si la Chambre blâmait la politique du Gouvernement, que ferait celui-ci ? Oserait-il agir à l'encontre de la volonté de la majorité des membres de la Chambre ?

M. HAGGART : C'est tout comme lorsqu'il s'agit de la signature d'un traité ou de l'établissement de quelque autre loi : la seule arme que l'on ait, c'est de blâmer le Gouvernement en saisissant la Chambre d'une motion à cet effet.

M. FOSTER : La question me paraît un peu plus importante que ne la fait voir

l'exemple pommadé du ministre des Finances. Je me demande comment il a pu choisir un exemple qui cadre aussi peu avec la gravité du sujet. Mon honorable ami ne ferait-il pas aussi bien d'avouer tout de suite que le Gouvernement n'a pas la moindre idée des lieux ou de la date où le tarif moyen sera mis en vigueur, et qu'il ne sait pas du tout comment il pourra l'appliquer?

M. FIELDING : Si cela peut faire plaisir à l'honorable député, je lui dirai qu'en ce moment même nous n'avons aucune idée précise du pays ou de la date où nous nous prévaudrons des dispositions de ce tarif.

M. FOSTER : Et vous ignorez si vous pourrez l'appliquer avec avantage ou non.

M. FIELDING : Cela, nous le savons ; un seul obstacle se trouve sur notre chemin, c'est la clause de la nation la plus favorisée. Si nous pouvions amener trois ou quatre nations à négocier à peu près en même temps, à agréer simultanément nos propositions, la clause de la nation la plus favorisée ne nous embarrasserait guère.

M. FOSTER : C'est cette clause qui vous met des bâtons dans les roues. Mais la question me semble avoir une portée plus étendue que cela. Supposons que le tarif moyen étant mis en vigueur, une nation commerçante qui frappe les produits canadiens de droits moins élevés que ceux que le Canada fait payer sur les articles provenant de cette nation—supposons, par exemple, que la Belgique, dont le tarif est de cinq ou même de quatre pour cent, nous démontre que les droits qu'elle impose sur les articles de provenance canadienne sont moins élevés que ceux que nous percevons sur les articles importés de Belgique, et qu'elle nous demande d'être admise à bénéficier des dispositions du tarif moyen. Voilà une nation qui nous traite avec justice, une nation qui permet l'importation des produits canadiens à la faveur d'un tarif presque nominal, et dont les produits sont assujettis à des droits relativement élevés à leur entrée au Canada. Comment le Gouvernement pourrait-il refuser à cette nation la faveur de bénéficier du tarif moyen, puisqu'elle permet déjà l'importation des produits canadiens à la faveur d'un tarif très bas? Aurait-elle droit au privilège?

M. PATERSON : Si la Belgique abaissait son tarif de façon à nous favoriser de quelque manière, qu'en penserait l'honorable député?

M. FOSTER : C'est la pensée du Gouvernement que je veux pénétrer. La question serait partiellement élucidée si le Gouvernement déclarait qu'il n'entend faire bénéficier des dispositions du tarif moyen que les seuls pays qui consentiront à abaisser encore les droits qui frappent certains produits de provenance canadienne, quelque peu élevés que puissent déjà être ces droits. Loin de là, il avoue n'avoir aucune règle, ne se fonder sur aucun principe. Nous nous concerterons, dit-il; nous nous demanderons s'il y a lieu de faire cela. C'est ce qu'il fit à propos des Antilles, qui n'ont pas abaissé leurs droits de douane ; en réalité, elles ont augmenté ceux qui frappent certains produits canadiens, et le Gouvernement a néanmoins établi un tarif de faveur à leur égard.

Va-t-il persister dans cette attitude ; n'aura-t-il d'autre guide que sa fantaisie? Parce que la Belgique nous ouvre toutes grandes ses portes, parce qu'elle ne frappe nos produits que de droits nominaux, tandis que nous en imposons d'assez élevés sur les siens, allons-nous lui permettre de jouir du tarif moyen sans lui demander de nous conférer de nouveaux avantages? Si le Gouvernement est libre de le faire, comme il lui fut loisible, dans le cas des Antilles, de ne pas demander d'équivalent, il y a bien lieu d'exiger qu'il fasse connaître ses intentions à cet égard. Mais il est encore une autre question.

Le ministre a donné lecture de la liste des pays auxquels s'applique la clause relative à la nation la plus favorisée. Certains de ces pays n'ont aucune importance en ce qui concerne le commerce du Canada, et je conviens qu'il est assez indifférent que cette clause les concerne ou ne les concerne pas ; mais il en est autrement de certaines autres nations, de deux au moins : les Etats-Unis et l'Allemagne, qui sont de très puissants concurrents en matière commerciale, et dont l'une est notre voisine. A l'heure actuelle, en effet, notre plus redoutable concurrent, du moins en certaines branches de notre commerce, le plus redoutable concurrent de la Grande-Bretagne, pour laquelle nous avons établi un tarif de faveur, c'est le peuple américain. Or, si le tarif moyen s'appliquait aux Etats-Unis, comme le Gouvernement cherche à se faire autoriser à pouvoir le faire sans avoir à consulter le Parlement, le ministre est-il d'opinion que cela n'aurait pas un double effet dans le pays? Les conséquences en seraient telles, que l'on peut dire qu'elles créeraient une véritable révolution dans le commerce du Canada. Il y a deux côtés à la question.

Le Gouvernement se fait un titre de gloire d'avoir raffermi le tarif de faveur établi à l'égard de l'Angleterre, et nous le lui concédons volontiers ; mais du moment que l'on permet à un pays comme les Etats-Unis d'Amérique d'exporter ses produits au Canada à la faveur du tarif moyen, qui lui donne un avantage de 2½ à 5 p. 100 par rapport au tarif actuel, ce qui équivaut à $1 par tonne sur un grand nombre d'articles ; à un pays qui l'emporte indubitablement sur tous les autres pays manufacturiers de l'univers, qui est notre voisin, où l'on peut télégraphier une commande chaque matin, tandis que dans le cas de l'Angleterre, il faut traverser l'océan et perdre un temps considérable, je dis que le tarif

moyen, appliqué aux Etats-Unis, est susceptible de créer une révolution dans le commerce canadien.

Les industries canadiennes, l'industrie métallurgique surtout, auraient à subir la concurrence des Etats-Unis, qui sont le concurrent le plus redoutable que l'on puisse avoir, parce qu'on donnerait ainsi avantage d'un dollar par tonne dans beaucoup de cas, et de 2½ p. 100 par rapport à nombre de produits. Prétendez-vous que cela ne nuirait pas à nos grandes industries ? Je crois qu'elles en recevraient un coup fatal.

A l'heure actuelle, une différence de 2½ ou de 5 p. 100, ou d'un dollar par tonne représente à peu près tous les profits nets que l'on peut espérer d'une exploitation rapide, car la concurrence est très vive. Voilà un des côtés de la question.

Les industriels canadiens, à l'égard d'un grand nombre d'articles, n'auraient aucune certitude lorsqu'il leur faudrait décider d'élargir le cercle de leurs affaires et de placer d'autres capitaux dans leurs entreprises. Actuellement, ils se basent sur le tarif général ; mais comment pourront-ils calculer leurs profits et continuer leur exploitation s'ils sont sans cesse hantés par la crainte qu'un jour ou l'autre le Gouvernement décrète que les Etats-Unis seront amis à jouir des avantages du tarif intermédiaire, avec un dégrèvement variant entre $1 par tonne et 2½ à 5 p. 100 ? Aux yeux du ministre, cette réduction est peut-être anodine. Il se fait un mérite d'avoir dégrevé les machines agricoles de 2½ p. 100. Dans un cas, il dit : Il ne s'agit que d'un dégrèvement de 2½ p. 100, de 5 p. 100 tout au plus ; ce n'est rien, ce n'est qu'une bagatelle ; cela n'a rien de révolutionnaire. Mais quand il s'agit des cultivateurs, il se vante fièrement d'avoir abaissé de 2½ p. 100 les droits sur les machines agricoles.

Vous prenez les plus grandes industries des Etats-Unis et vous les taxez, d'après le tarif intermédiaire, $1 la tonne, c'est-à-dire de 2½ à 5 p. 100 de moins pour l'entrée en ce pays, ce qui ne laisse pas, comme vous voyez, que de constituer une réduction considérable. Ainsi donc, pour ce qui est de la stabilité, qui est notre grand objectif, prétendez-vous rendre les industries du Canada plus stables en leur appliquant ce tarif intermédiaire que vous pouvez appliquer à tout pays du monde, et tout particulièrement au formidable rival que nous avons tout près de nous ?

Maintenant, l'autre chose que vous voulez faire est celle-ci. Vous vous faites un sujet d'orgueil—et vous pouvez garder à ce sujet toute la part à laquelle vous avez droit—de renforcer la préférence britannique. Et cependant, il vous reste possible, en n'importe quel jour de l'année, et par simple décret du conseil, de retrancher entre 2½ à 5 p. 100 de cette préférence, et en certains cas encore plus que cela. Allez-vous me dire que cela est de nature à inspirer aux manufacturiers de la Grande-Bretagne beaucoup de confiance, en tant qu'élément de stabilité ? Ces manufacturiers consulteront le tarif et ils se diront : " Avec la préférence qu'on nous accorde, il nous est possible de faire des affaires ; mais les Etats-Unis peuvent cependant intervenir à tout moment, et alors où en serions-nous avec cette préférence ? Est-ce vraiment la peine, dans de telles conditions d'instabilité, soumises au bon caprice du Gouvernement, que nous entreprenions sérieusement de chercher à faire des affaires avec le Canada ? Tout peut aller fort bien avec le tarif actuel—c'est-à-dire le tarif de faveur—mais la tâche sera impossible si on vient effectuer une réduction de 2½ p. 100 ou plus en faveur des Etats-Unis ".

Est-ce que tout cela n'est pas de nature à avoir un effet déplorable ? Nos propres industries se trouvent à souffrir ainsi que la préférence britannique, et nous pourrions voir s'ouvrir une ère d'instabilité et d'incertitude qui serait fatale aux capitaux placés dans nos principales industries, où, comme chacun sait, il faut coûte que coûte réaliser un profit si on ne veut pas qu'il ne reste de tout cela que du bois ou du vieux fer bon tout au plus à mettre au rancart. Ainsi donc, je le répète, tout cela est plus important qu'il n'y paraît au premier abord. On nous répond aussi qu'il ne s'agit pas ici d'un traité. Ce n'est pas, en effet, un traité. Ce n'est pas même une convention ; mais c'est un arrangement. Ce Gouvernement s'en vient dire aux Etats-Unis : " Ne serait-il pas possible d'avoir des échanges réciproques avec notre tarif intermédiaire. Nous sommes autorisés par le Parlement à vous faire certaines ouvertures pour un tarif spécial ". Alors le gouvernement de Washington répond : " Nous sommes prêts à vous faire une proposition pour votre tarif intermédiaire, mais combien de temps durera l'accord à ce sujet ? Est-ce un an ou plusieurs années? " Et le gouvernement du Canada est forcé de dire que cet accord pourrait n'avoir que cinq minutes de durée, et que le décret du conseil établissant tel ou tel tarif peut être révoqué selon qu'on le jugera bon. Comment espérez-vous entrer en relations avec un grand pays comme les Etats-Unis à moins d'offrir plus de stabilité ? Le ministre des Finances nous a dit qu'après tout c'est au Parlement de décider ce qu'il y aura à faire.

Mon honorable ami sait fort bien que cela n'est pas. Pendant les vacances, le Gouvernement se met à l'œuvre ; il élabore une mesure ; puis, quand tout est fini, il se présente devant le Parlement, et il demande que cette mesure soit ratifiée. Les amis du Gouvernement ne sont plus alors libres d'agir comme ils le voudraient. Ils sont liés par ce que le Gouvernement a fait. Ils se trouvent placés dans ce dilemme : ou appuyer quand même le Gouvernement, ou faire les mauvaises têtes et hisser le drapeau de la

révolte. C'est là ce qui peut arriver, quel que soit le Gouvernement au pouvoir. On est forcé d'appuyer une mesure, tout simplement parce que le Gouvernement vient dire : Voilà ce que nous avons fait ; ne vous avisez pas de nous faire faux bond, parce que, si nous ne réussissons pas, il nous faudra en appeler au peuple. Ainsi donc, je le répète, il y a plusieurs choses à considérer ici qui ne sont pas aussi insignifiantes qu'elles pourraient sembler tout d'abord. Je crois que c'est là une innovation fort grave, d'où peuvent découler des conséquences sérieuses. Je répète que c'est là ouvrir une ère d'instabilité et d'incertitude, et que c'est plutôt une menace qu'autre chose, car nous donnons par là même au Gouvernement pleins pouvoirs de changer à son gré le tarif, sous le prétexte ostensible que ce tarif ne repose après tout que sur un décret du conseil. Mais ce décret, une fois édicté, devient une mesure ministérielle, et on fait alors appel au parti pour lui demander d'appuyer cette mesure, qu'elle soit agréable ou non aux membres du parti. Dans des cas de ce genre, nous devrions réserver au Parlement le plus de pouvoir possible, en n'abandonnant que ce qui est nécessaire pour l'élasticité que tous les bons gouvernements—et aussi, je suppose, les mauvais gouvernements—doivent avoir, sans cesser d'assumer pleine responsabilité pour l'usage qu'ils font de ce pouvoir.

M. FIELDING : Le principe sur lequel repose ce tarif est bien simple, et il est aussi, je crois, excellent. S'il fallait en croire mon honorable ami, je devrais conclure qu'il se pose en adversaire de ce tarif intermédiaire. Mais je n'en ferai rien, car je crois pouvoir dire qu'après plus ample considération il serait loin de vouloir s'opposer à ce principe. Ce principe est que ce Gouvernement, autant qu'il sera en son pouvoir—on ne saurait demander davantage ; nous avons à compter avec les traités de la nation la plus favorisée, et il ne s'ensuit pas, parce que nous ne pouvons pas tout faire que nous ne devons pas faire ce que nous pouvons—; ce principe est donc que, autant que la chose sera possible, nous cherchions, en offrant des avantages, à engager les nations étrangères à nous accorder de meilleures conditions qu'il nous serait possible d'avoir sans cela. Ce principe est que nous établirons une différence entre les pays qui nous ferment leurs marchés le plus qu'ils le peuvent et ceux qui seraient disposés à acheter nos produits.

Mon honorable ami va-t-il s'inscrire en faux contre ce principe ? On pourrait le croire, d'après ce qu'il vient de nous dire. Mais je vais lui donner le temps de réfléchir sur tout cela. Je ne crois pas qu'après réflexion il trouve encore à redire à ce principe. Si ce principe est vicieux ; si nous n'agissons pas sagement en faisant tous nos efforts pour établir cette différence entre les pays qui achètent de nous et ceux qui nous ferment leurs portes, alors mon honorable ami devrait présenter une motion pour la suppression du tarif intermédiaire. S'il est prêt à assumer cette responsabilité, c'est là son affaire. Mais je crois et j'espère qu'il ne le fera pas.

M. R. L. BORDEN : Le principe que défend l'honorable ministre des Finances s'appliquerait clairement à la Belgique.

M. FIELDING : La situation où se trouve la Belgique reste à être considérée. La Belgique n'a pas un tarif élevé, et nous aurons à examiner plus tard s'il y a lieu de faire participer la Belgique aux privilèges de ce tarif.

M. R. L. BORDEN : J'admets parfaitement cela. Je n'ai fait qu'observer que le principe invoqué par le ministre des Finances s'appliquerait clairement à la Belgique.

M. FIELDING : C'est possible. Je n'aimerais pas à rien dire qui pût indisposer la Belgique contre nous. L'argument ne manque pas de force, mais il nous faut réserver tous les droits que nous possédons en négociant pour le Canada, afin d'obtenir le plus d'avantages possibles.

M. R. L. BORDEN : Ce que le ministre vient de nous dire ne s'appliquerait pas nécessairement à la Belgique, car il nous a parlé d'un pays qui nous a traité, à cause de ce tarif, mieux qu'il ne le ferait sans cela.

M. FIELDING : Nous avons accordé ce privilège à la Belgique qui ne nous donne aucune préférence ; nous l'avons aussi accordé aux Antilles, qui ne nous donnent aucune préférence. Nous sommes libres de dire, si nous le voulons, que, pour des raisons devant contribuer, selon nous, au développement du Canada, nous accorderons ce tarif intermédiaire à tout pays étranger où il nous semblera que la chose est de nature à nous être avantageuse. Cela pourrait comprendre la Belgique. Il restera à savoir si, toutes choses considérées, cela serait avantageux pour le Canada. Je désire faire mes réserves. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) ne doit pas vouloir désirer que, pour ce qui est de nos relations avec un pays quelconque, nous nous engagions à une politique bien définie. Par conséquent, je dis que le principe de ce tarif intermédiaire est que, autant que la chose nous sera possible, nous essaierons de traiter une nation achetant de nous mieux que celle qui ne veut pas acheter nos produits. Maintenant, ce n'est pas une réponse que de venir nous dire : Vous ne pouvez pas le faire, car vous avez contre vous la clause de la nation la plus favorisée. Nous admettons cela, mais ce n'est pas une raison pour ne tenter aucun effort. Si nous ne pouvons pas accomplir tout ce que nous voulons faire en ce sens, voyons du moins à accomplir tout ce que l'expérience nous dit que nous pouvons

faire. Voilà pour le principe de ce tarif. Mon honorable ami (M. Foster) a dit de moi que j'avais voulu laisser entendre que ces réductions étaient "triviales." Il lui a fallu inventer ce mot-là.

Je n'ai pas dit qu'elles étaient triviales, mais j'ai dit qu'elles n'étaient pas révolutionnaires. Il y a là un sens tout à fait différent. J'ai dit qu'il n'était pas révolutionnaire d'appliquer ce tarif intermédiaire à un article quelconque. Laissez-moi vous citer un exemple. J'ouvre le livre, et je vois ici un article payant un droit de 35 p. 100 d'après le tarif général. Nous pouvons aujourd'hui admettre ce même article, d'après la préférence britannique, à environ un tiers de moins. Si nous avons 35 p. 100 au tarif général, et 22½ p. 100 au tarif de préférence, je ne vois pas ce qu'il peut y avoir de si révolutionnaire d'admettre ce même article, venant de quelque autre pays étranger, à 30 p. 100, quand nous admettons le même article, venant de la Grande-Bretagne, à 22½ p. 100.

Nous pouvons vous proposer un taux de 35 p. 100 au tarif général, et un taux de préférence de 22½ p. 100 pour la Grande-Bretagne ; mais si nous désirons admettre un autre pays à 30 p. 100 mon honorable ami voit là quelque chose de révolutionnaire. Ce n'est pas là, je crois, vouloir discuter sérieusement. Il n'y aurait là rien de révolutionnaire. Ce que nous voulons, c'est avoir le droit d'abaisser le tarif général en certains cas quand nous jugerons que la chose pourrait être avantageuse pour le Canada. Mon honorable ami nous a fait aussi remarquer que si nous accordons à un pays étranger l'avantage de ce tarif intermédiaire, nous abaissons par là même la préférence accordée à la Grande-Bretagne. Cela est vrai, et nous l'admettons. Mais comment appliquer autrement ce tarif intermédiaire ? Veut-on que nous abaissions davantage notre tarif pour la Grande-Bretagne ? On ne voudra sûrement pas cela. Au contraire, on est plutôt porté à croire que les droits sur les marchandises venant de la Grande-Bretagne sont trop bas actuellement, et que nous ne pourrions pas aller plus loin sans faire souffrir nos propres industries. Il nous faudrait faire cela, ou bien nous lancer dans l'autre extrême et augmenter les droits pour les pays étrangers, et il nous faudrait alors soulever toute la question de savoir s'il nous conviendrait ou non d'avoir un tarif basé sur la protection à outrance. Sur cette question, nous différons d'avis avec plusieurs de ces honorables messieurs de la gauche, bien que je sois persuadé que bon nombre d'entre eux croient comme nous qu'un tarif modéré est ce qui nous convient le mieux. Et je crois qu'il ne serait pas sage de notre part, tout simplement pour avantager quelque pays étranger, d'augmenter tout le tarif en bloc.

Nous pouvons avoir tort ou raison, mais nous croyons que l'opinion du pays serait opposée à cela. Si le principe d'un tarif intermédiaire est bon, et si nous avons recours à ce moyen pour augmenter notre commerce avec des pays où nous voulons acheter et où l'on désire acheter de nous, nous réduirons jusqu'à un certain point la préférence en faveur de la Grande-Bretagne ; mais tout en n'étant pas aussi considérable qu'elle l'est maintenant, cette préférence serait encore assez élevée, et nous croyons que les manufacturiers et les marchands britanniques sauraient encore l'apprécier. Il reste encore une autre question dont l'honorable député a parlé. Il a parlé des choses horribles qui arriveraient si ce tarif intermédiaire était appliqué aux Etats-Unis—ce qui donnerait lieu à une terrible révolution. Oui, ce serait une terrible révolution aux Etats-Unis ; ce serait la plus grande révolution économique qui se soit jamais produite en ce pays, si les Américains devaient réduire leur tarif à tel point qu'il nous serait possible de leur accorder le bénéfice de ce tarif intermédiaire. Il est absolument absurde de parler de la possibilité d'une semblable mesure de la part des Etats-Unis. Je n'admets pas que ce serait un terrible désastre pour le Canada ; mais ce serait un changement terrible de leur tarif. Nous savons tous que l'opinion publique aux Etats-Unis est telle que le parti républicain ou le parti démocrate ont beau parler de réforme du tarif, ils sont obligés de s'en tenir à un tarif passablement élevé. Nous savons tous qu'il n'est guère probable que les Etats-Unis opèrent dans leur politique fiscale un changement assez radical pour nous permettre de leur donner le bénéfice du tarif intermédiaire. De sorte que nous pouvons laisser les Etats-Unis en dehors de la discussion.

M. FOSTER : Quelle règle le Gouvernement adoptera-t-il quant à la réduction qui serait nécessaire avant qu'il accorde aux Etats-Unis le bénéfice du tarif intermédiaire ?

M. FIELDING : Je dirai franchement à mon honorable ami que, n'ayant jamais songé que cela put arriver, je n'y ai pas pensé un seul instant.

M. FOSTER : Ee cependant, le ministre s'arroge ce pouvoir absolu. Si les Etats-Unis font une réduction quelconque, et si le Gouvernement croit que cela puisse être avantageux pour le Canada, il peut leur accorder le bénéfice du tarif intermédiaire. Le Gouvernement a ce pouvoir, et c'est ce dont je me plains—le pouvoir de faire ce qui vous plaît, ou ce que vous croyez juste dans une affaire aussi importante. Si cela vous plaît, vous pouvez donner aux Etats-Unis tout le bénéfice du tarif intermédiaire, sans que les Etats-Unis réduisent leur tarif de 10 p. 100 ou de 1 p. 100 au-dessous de ce qu'il est maintenant, c'est-à-dire du double de notre tarif. Mais si le ministre veut poser en principe qu'on n'accordera le bénéfice du tarif intermédiaire a aucun pays,

dont le tarif ne se rapproche pas ou ne s'abaisse pas au niveau du tarif canadien, cela obviera dans une grande mesure à la difficulté qui, sans cela pourrait être soulevée.

M. FIELDING : Mon honorable ami ne va pas assez loin. Je veux aller plus loin que lui dans ce sens. Il dit que si les Etats-Unis réduisaient leur tarif de 10 p. 100 nous pourrions leur accorder le bénéfice du tarif intermédiaire. J'admets en outre que nous pourrions le faire s'ils réduisaient leur tarif de 1 p. 100. Je dis franchement que nous nous faisons autoriser à accorder les bénéfices du tarif moyen à tout pays étranger qui fera au Canada des concessions qui, aux yeux du Gouvernement seront à l'avantage du Canada.

M. R. L. BORDEN : Comme question de droit, vous pourriez le faire s'ils ne réduisaient pas leur tarif ou même s'ils l'augmentaient.

M. FIELDING : Oui. Un homme d'Etat très distingué disait naguère qu'au Canada le Gouverneur en conseil est une grande institution. Eh ! bien, sous notre système de Gouvernement il faut de temps à autres accorder au Gouverneur en conseil certains pouvoirs et responsabilités. Vous ne lui donnez pas le pouvoir d'imposer des taxes; c'est là un pouvoir que les Communes du Canada se réservent avec un soin jaloux. Vous ne lui donnez pas le pouvoir de tout faire à sa guise ; tout ce qu'il fait doit être assujetti à certaines conditions. Le seul pouvoir que le Gouvernement veut qu'on lui confère est le pouvoir non pas d'augmenter le tarif mais de le réduire. Nous avons ce pouvoir aujourd'hui en vertu de l'ancien tarif—nous pouvons par décret de l'exécutif, réduire les droits ou mettre certains articles sur la liste des articles admis en franchise, et l'honorable député ne s'y est jamais opposé. Ce n'est pas là un nouveau principe ; c'est tout simplement l'extension d'un principe qui existe au Canada depuis des générations.

M. HAGGART : Vous n'avez pas maintenant le pouvoir de faire un arrangement spécial avec un pays étranger en particulier pour lui donner l'avantage sur d'autres pays.

M. FIELDING : Nous demandons maintenant ce pouvoir.

M. HAGGART : Vous n'avez pas encore ce pouvoir. Jamais pareil pouvoir n'a été conféré à un gouvernement dans le monde entier. En France et dans certains autres pays il y a un tarif maximum et un tarif minimum. Un tarif minimum entre en vigueur lorsque certaines conditions sont remplies par d'autres pays. Il ne peut y avoir l'objection à cela, vu que le Parlement maintient le contrôle de l'arrangement et connaît les raisons pour lesquelles il est conclu. Mais ici nous n'avons rien de tel. Vous donnez au Gouvernement le pouvoir de conclure cet arrangement avec un pays étranger aux conditions qu'il lui plaira d'accepter.

M. PATERSON : Mais nous ne sommes pas forcés de le faire.

Nous pourrions obtenir le dégrèvement partiel de certains articles, tandis qu'on nous demanderait d'abaisser les droits sur d'autres. Pour accomplir fidèlement notre devoir, nous devrons faire en sorte de ne pas accorder d'avantages plus grands que ceux qu'on nous conférera. Puis, à la rentrée des Chambres, la députation aura l'occasion d'approuver ou de blâmer ce que nous aurons fait.

M. HAGGART : En cas de blâme, quel effet cela aurait-il sur la convention ?

M. PATERSON : Si le ministère n'y met pas fin, le Parlement pourra le renverser.

M. FOSTER : Cela s'applique à tous les actes ministériels, non seulement à celui-ci.

M. PATERSON : Certainement. Qu'est-ce que le Parlement peut demander de plus? Supposons que le consul d'un pays étranger vienne nous dire : Nous imposerons un droit spécial sur certains produits si, en échange, vous accordez des avantages à notre pays pour l'importation d'autres marchandises. Ne devons-nous pas être en état de profiter de cette offre et de saisir l'occasion lorsqu'elle se présente ? Faut-il plutôt, avant de conclure un traité, le soumettre au Parlement, après que nos ministres en auront arrêté les clauses de concert avec les ambassadeurs anglais, comme cela avait lieu sous l'ancien régime ? A quoi ont abouti tous les efforts de nos prédécesseurs ? A la conclusion du traité avec la France. Peut-on concevoir une convention moins avantageuse pour le Canada que ce traité avec la France que les Chambres ont ratifié ? Jamais on ne vit convention plus léonine. Nous avons abaissé les droits sur certains articles français et la France a dégrevé quelques marchandises canadiennes mais à la condition qu'elles fussent importées sur un navire naviguant en droiture d'un port canadien à un port français. Cela rendait ses concessions absolument illusoires. D'un autre côté, la France profite de l'abaissement des droits sans que ses exportations au Canada soient soumises à aucune restriction. Pouvait-on conclure un marché plus désavantageux ? Et cependant, nous ne sommes pas libres de le modifier, sans une dénonciation solennelle du traité. Au contraire, si nous passions un marché semblable, le Parlement pourrait y mettre fin à la première occasion.

M. HAGGART : Le ministre dit que le Parlement peut y mettre fin, ce qui est parfaitement vrai. Mais dans quelle position nous trouverions-nous? Le Gouverneur général, de l'avis de ses ministres, conclut avec une nation étrangère une convention accor-

dant des avantages mutuels à chaque partie. Jamais le Parlement ne la répudiera, malgré tout le blâme qu'il pourrait y attacher. A-t-on jamais eu connaissance, dans un pays anglais, que le ministère ou le Parlement ait exercé son privilège d'annuler ces conventions ? C'est là le hic. Lorsqu'une loi établissant la réciprocité est adoptée, elle a la même force qu'un traité entre deux pays.

M. PATERSON : Non, parce que l'entente est complètement différente.

M. HAGGART : Les négociations sont aussi solennelles que pour un traité et nul parlement ne mettrait fin à la convention. Dans quel embarras serait l'opposition ? Elle n'aurait pas d'autre recours que de présenter une motion pour reprocher au ministère d'avoir consenti à une pareille convention.

Sir WILFRID LAURIER : Elle pourrait l'abroger.

M. HAGGART : Comment donc?

Sir WILFRID LAURIER : Je vous le dirai.

M. HAGGART : Lorsque la loi douanière vient en délibération, l'opposition peut proposer d'abaisser les droits mais, lorsque la loi est adoptée, je doute que l'opposition puisse présenter une motion demandant le dégrèvement d'un article du budget.

M. PATERSON : Des années durant, le ministère dont l'honorable député faisait partie a maintenu dans le tarif une liste d'articles qui devaient être dégrevés si les autorités américaines abaissaient les droits. Dans l'hypothèse où elles auraient accepté l'offre et où le Congrès aurait adopté une loi établissant les droits mentionnés dans notre propre tarif, la réciprocité aurait été un fait accompli et ces articles auraient été frappés des droits indiqués. Mais, si l'année suivante le Congrès était revenu sur sa décision et avait augmenté les droits sur ces articles, les autorités canadiennes auraient-elles manqué à leur parole eu relevant les droits?

M. HAGGART : Non, certes.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas encore le principe que le ministre des Finances ou le ministère a pris pour guide dans cette affaire. J'avais cru un jour, en entendant l'exposé financier du ministre et j'avais inféré de ce qu'il nous a dit aujourd'hui que ce nouveau tarif ne s'appliquerait qu'aux pays qui nous mettraient sur un meilleur pied que le reste de l'univers. Mais, le ministre des Finances a dissipé cette illusion lorsqu'il a déclaré qu'il suffirait aux Etats-Unis d'abaisser leur tarif non seulement à notre égard mais envers le monde entier. C'est ce que j'ai compris.

N'était-il pas amusant de l'entendre dire à la Chambre et au public que nous ne devions pas nous attendre à obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis, considérant que lui et ses amis nous ont déclaré pendant dix ou quinze ans que tout ce qu'il fallait pour amener ce résultat c'était de leur confier le peuvoir? Je ne crois pas qu'un seul orateur libéral nous ait autrefois fait entendre les paroles qui sont tombées des lèvres du ministre des Finances cet après-midi.

Il nous dit que la stabilité du tarif est fort désirable. Cependant, lorsque nous l'interrogeons au sujet du tarif intermédiaire, nous ne pouvons pas savoir si ces arranments seront définitifs ou temporaires. Avec la prudence qui le caractérise d'ordinaire, il a prononcé des paroles qui s'appliquent également dans les deux cas.

M. FIELDING : Tous les arrangements devront être temporaires et pourront être modifiés en tout temps par l'une ou l'autre des parties intéressées, de même que les clauses du tarif de faveur.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que le ministre, dans son exposé budgétaire, a parlé de traités et de conventions. Or, ceux-ci ne sauraient être temporaires.

M. FIELDING : Si un traité est signé, il mentionnera le délai pendant lequel il demeurera en vigueur. Il n'est ici question que des arrangements que le ministère pourrait conclure grâce à ces dispositions, arrangements qui ne sauraient être définitifs.

M. R. L. BORDEN : Je ne retarderai pas les travaux de la Chambre afin de retrouver dans le discours sur le budget les paroles du ministre ; mais, j'ai certainement compris que cette disposition devait s'appliquer à des arrangements définitifs, si nous pouvions en conclure avec des nations avec lesquelles il nous importe de commercer.

M. FIELDING : Uniquement au moyen d'un traité et par les voies ordinaires. Le Parlement serait appelé à ratifier ce traité.

M. R. L. BORDEN : D'accord. Mais, selon moi, le ministre s'est servi de termes assez larges pour s'appliquer soit à un arrangement définitif résultant d'un traité, soit à une convention temporaire découlant d'une loi établissant la réciprocité.

M. FIELDING : Pas en vertu de cette disposition.

M. R. L. BORDEN : Je me demande pourquoi. En effet, on pourrait dans un traité ou une convention incorporer une clause stipulant que le tarif intermédiaire s'appliquera ; de sorte qu'on pourrait le mettre en vigueur de cette manière plutôt qu'au moyen de lois adoptées par les deux pays intéressés.

Le ministre des Finances n'est pas plus explicite lorsque nous l'interrogeons sur les conditions attachées à l'application du tarif intermédiaire. Nous lui demandons : S'appliquera-t-il aux pays qui accordent maintenant au Canada des avantages plus grands qu'ils n'en reçoivent ? Il provoque cette

question lorsqu'il nous parle du cas des Etats-Unis. Mais lorsque nous lui parlons de la Belgique, par exemple, il répond qu'il ne sait pas ce qu'il fera. Ses paroles s'appliquent apparemment à une nation étrangère qui ne nous traite pas mieux que le reste de l'univers. Ses paroles couvrent ces différents cas, mais il ne nous fait pas connaître le principe qui servira de guide au ministère dans l'application de ce tarif.

Le ministre a vigoureusement appuyé sur la nécessité d'un tarif stable. Cette disposition tend-elle à assurer sa stabilité ? La conclusion d'arrangements temporaires comme ceux dont nous parlons, d'arrangements que nous serons peut-être obligés de modifier le lendemain, le mois suivant ou un an plus tard, est-elle de nature à assurer cette stabilité du tarif qu'il a représentée comme essentielle ? De plus, le tarif de faveur applicable à l'Angleterre devrait également posséder cette qualité. Le ministre s'attribue beaucoup de mérite parce qu'il a accordé des avantages à la mère patrie et il nous parle en même temps des changements qu'accomplira le tarif moyen relativement à la préférence dont jouit l'Angleterre. Sait-il quel sera l'effet de ce tarif sur la préférence accordée aux importations de provenance anglaise ? Prenons, par exemple, l'article 394, applicable aux tuyaux de fonte. Le tarif intermédiaire diminuerait de moitié les avantages de la préférence accordée à l'Angleterre. Il en serait de même pour les articles 377 et 398. Les marchandises mentionnées aux articles 403 et 436 perdraient le quart des avantages résultant du tarif de faveur ; les marchandises décrites à l'article 439, les deux cinquièmes et celles qui tombent sous l'article 441, le tiers. Un de mes voisins me signale l'article 230 du budget. Je constate que, dans ce cas, le tarif intermédiaire annulerait complètement la préférence.

M. PATERSON : C'est un article auquel s'applique le traité avec la France négocié par le représentant de Toronto-nord (M. Foster). Nous sommes maintenant liés par ce traité.

M. R. L. BORDEN : Le traité avec la France ne peut pas s'appliquer à la Belgique, par exemple, ni à l'Allmagne, ni à aucun des autres pays mentionnés. Je ne parle pas de ce traité mais du tarif moyen. J'ai démontré que celui-ci diminuera la préférence accordée à l'Angleterre tantôt du quart, tantôt du tiers, des deux cinquièmes et la moitié et que, dans un cas au moins, il annulera complètement cette préférence. Est-ce de nature à assurer la stabilité de notre politique douanière que d'établir un tarif semblable qu'on pourra mettre en vigueur à l'improviste par un décret en conseil ? Cette disposition n'inspirera pas confiance en la stabilité de notre tarif ni ici ni dans les îles Britanniques. Elle a pour but de nous permettre de connaître les entreprises que nous pouvons tenter dans des conditions qui ne varieront pas avant un certain temps. Mais, voici que le ministère peut modifier la situation commerciale du pays, en tout temps, sans réunir les Chambres et uniquement par un décret en conseil ! L'exportateur anglais est exposé à perdre d'un moment à l'autre une partie des avantages dont il jouit sur notre marché.

Il est permis de croire que ce tarif intermédiaire ne repose sur aucun principe bien défini. Nous n'avons pas le moindre renseignement, la plus faible notion quant aux conditions de sa mise en vigueur. Tout ce que nous savons c'est que le ministre déclare que le cabinet doit être absolument libre de l'appliquer, s'il le juge à propos. Après avoir entendu ou lu l'exposé financier de mon honorable ami ou le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, personne ne pourra dire quelle règle de conduite le ministère se propose de suivre relativement à l'application du tarif intermédiaire.

M. FIELDING : Dès le début, j'ai exposé le principe sur lequel repose la présente résolution. Je l'exposerai de nouveau, afin que l'honorable député puisse combattre ce principe, s'il lui est aussi hostile que ses paroles semblent l'indiquer. Le principe de la présente résolution est de nous permettre de traiter différemment les pays qui consentent à acheter nos produits et ceux qui refusent de faire affaires avec nous. Voilà le principe.

M. R. L. BORDEN : Ils n'agissent ainsi qu'au moyen du tarif.

M. FIELDING : Grâce au tarif ; il n'y a pas d'autres moyens. Il y a des pays qui adoptent un tarif élevé et nous ferment leurs portes ; il en est d'autres qui établissent un tarif modéré et qui achètent nos produits. Nous désirons faire une distinction entre les uns et les autres. Voilà le principe. Si l'honorable député veut le combattre, je ne puis pas lui nier le droit de le faire. Mais, je crois que cette distinction est légitime et que le pays l'approuvera, tout en regrettant qu'elle ne soit pas plus prononcée.

Je ne puis admettre avec l'honorable député que la population, réflexion faite, repoussera ce principe. S'il désire connaître dans quelles circonstances nous appliquerons ce principe, je ne saurais le renseigner d'une manière exacte, car les nations étrangères pourront nous poser des conditions différentes avant de s'entendre avec nous. Tous les pays de l'univers ne renferment pas les mêmes produits. Je suppose que l'Italie pourrait nous dire: Abaissez les droits sur une demi-douzaine d'articles que notre pays produit, sur les fruits et l'huile d'olive, par exemple, qui abondent sous le climat ensoleillé de l'Italie ; en échange, nous ferons des concessions relativement à des marchandises que vous pouvez nous vendre,

les pommes, le bacon, le fromage et le beurre. Nous pourrons conclure un pareil arrangement avec l'Italie mais, lorsqu'il s'agira des pays de l'Europe septentrionale, ceux-ci nous diront: Peu nous importent les droits sur les fruits et l'huile d'olive; faites-nous d'autres concessions. La situation change d'un pays à l'autre. Il s'agit de savoir si de semblables arrangements seront avantageux pour le Canada. Voilà le principe.

Pourtant, l'honorable député veut savoir d'avance quelles concessions nous obtiendrons. J'avoue franchement que c'est impossible car tous les pays ne se ressemblent pas. Les conditions auxquelles une nation serait disposée à nous faire des concessions pour en obtenir d'autres de notre part seraient tout autres chez la nation voisine. Deux principes s'appliquent au présent cas. Le premier est de mettre sur un pied différent les pays qui consentent à acheter de nous et ceux qui refusent de le faire. C'est le principe fondamental de la résolution. L'autre principe est de conclure des arrangements qui, aux yeux du Gouvernement—c'est-à-dire du ministère approuvé par la Chambre—sont, en somme, avantageux pour le Canada. Je ne crois pas qu'il soit possible de donner à mon honorable ami une définition plus claire du principe qui nous guidera dans l'application de cette résolution.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le ministre des Finances a-t-il dérogé au principe qu'il énonçait dans son exposé financier de 1904 et qu'il a réaffirmé dans celui de 1905 ? L'honorable ministre doit se rappeler ce qu'il proposait alors. Sa proposition était, certes, bien différente de celle qu'il fait aujourd'hui. Il disait :

Nous avons actuellement un tarif maximum et un tarif minimum, si je puis m'exprimer ainsi, et au-dessous de cela encore, nous avons le tarif de faveur accordé à l'Angleterre.

Comme je viens de le dire, je crois qu'il serait bon de conserver ces distinctions dans notre tarif, et même de leur donner une application plus étendue. Nous devrions avoir un tarif général maximum et un tarif général minimum et, en plus, un tarif de faveur, encore moins élevé que le précédent, pour l'Angleterre. Le tarif maximum ne serait appliqué qu'aux pays dont la politique fiscale nous serait hostile—je ne veux pas dire que ces pays nourrissent des sentiments d'hostilité à l'égard du Canada, mais que dans l'administration de leurs propres affaires ils adoptent des lois fiscales défavorables à notre commerce avec ces pays. Dans ces conditions ils ne peuvent pas se plaindre si nous leur appliquons le tarif maximum.

Tout en nous abstenant d'imposer des droits excessifs, nous pouvons parfaitement dire que ce tarif devrait être considérablement plus élevé que celui que nous serions disposés à appliquer aux pays qui nous accordent des conditions raisonnables et modérées.

Et mon honorable ami, le ministre des Finances, a insisté sur ce point.

Puis il a continué son discours, et je veux citer aujourd'hui ses paroles parce qu'il a jugé à propos non seulement de s'en servir en 1904, mais aussi de les répéter dans son exposé budgétaire de 1905.

Le tarif général minimum qui correspondrait au tarif actuel serait appliqué aux pays dont les lois fiscales ne sont pas hostiles au commerce canadien, aux pays dont les tarifs douaniers sont peu élevés.

Il n'y a aucun doute qu'en vertu de ce principe énoncé par le ministre des Finances, la Belgique devait être comprise, mais le ministre des Finances nous dit aujourd'hui qu'il ne sait pas si la Belgique bénéficiera du tarif moyen ou non.

Sans doute qu'il faudra tenir compte des traités comportant la clause du traitement de la nation la plus favorisée, mais les principaux pays qui ont adopté la politique de tarif élevés n'ont pas de traités ayant la clause du traitement accordé à la nation la plus favorisée et conséquemment je ne crois pas que nous rencontrions de difficultés de ce chef. Nous aurions donc un tarif élevé comme celui que nous appliquons à l'Allemagne actuellement et nous pourrions l'appliquer aux pays peu disposés à notre égard.

Or, le principe posé dans le nouveau tarif aujourd'hui veut que notre tarif général s'applique aux pays qui ne manifestent pas l'intention de commercer avec nous. Il continuait comme suit :

Nous devrions avoir un tarif général minimum que nous appliquerions aux pays disposés à commercer avec nous et enfin un tarif de préférence pour l'Angleterre et les possessions anglaises auxquelles nous nous déciderions à l'accorder. Je crois que de cette manière, tout en nous mettant en garde contre les excès, mais faisant une distinction entre les pays qui tiennent à faire du commerce avec le Canada et ceux qui n'y tiennent pas, nous pourrions avoir un tarif qui, dans tous ses détails, sauvegardera les intérêts du Canada.

Ce que je viens de citer est pris de l'exposé budgétaire de l'honorable ministre prononcé en 1904. Après avoir répété les mêmes paroles en 1905, il continua comme suit :

Telle est, monsieur l'Orateur, la déclaration que je faisais il y a un an et que la Chambre et le public—ce n'est pas trop dire—ont accepté.

Oui, la Chambre et le pays l'ont acceptée.

Il serait superflu de m'étendre aujourd'hui sur ce sujet, si ce n'est pour déclarer que, dans la revision du tarif à laquelle nous songeons, nous tâcherons d'observer les principes généraux que nous énonçons présentement.

Je crois que mon honorable ami, le ministre des Finances, admettra que les principes qu'il prêchait alors diffèrent essentiellement de ceux qu'il met en pratique dans son nouveau tarif, et je lui demanderai les raisons qui l'ont amené à modifier ses vues, qu'il nous disait avoir été approuvées par la Chambre et par le pays.

M. FIELDING : Je n'admets aucune des prétentions de mon honorable ami. Le tarif que le Gouvernement présente aujourd'hui est en substance un tarif s'accordant avec les principes que j'ai énoncés l'année dernière ; savoir qu'il y aurait un tarif maximum et minimum. Nous avons jugé à propos aujourd'hui de diviser notre tarif en tarif général, en tarif moyen, et en tarif de préférence britannique. Nous n'employons pas les mots " maximum " et " minimum ", mais nous en adoptons le principe. Nous avons le tarif général que nous pouvons appliquer aux pays qui ne nous accordent pas d'avantages ; puis nous avons un tarif moyen que nous voulons appliquer aux pays qui nous traitent d'une façon généreuse. Nous avons ensuite le tarif de préférence britannique. Ces tarifs sont virtuellement et substantiellement ceux dont mon honorable ami parle. Quand bien même vous appelleriez une rose d'un autre nom, elle sentirait toujours aussi bon, et je ne vois pas quelle différence cela puisse faire que nous n'employions pas aujourd'hui les mots " maximum " ou " minimum." La seule différence est que nous ne mettons pas le tarif moyen en vigueur immédiatement pour les raisons que j'ai expliquées.

M. R. L. BORDEN : La logique de l'honorable ministre des Finances est la plus extraordinaire que j'aie jamais entendue dans cette Chambre, et ce n'est pas peu dire. Sa proposition, de la manière que je la comprends, est que nous accordions une préférence à l'Angleterre. Il y tient. Peut-être n'y a-t-il pas de différence entre les deux tarifs à ce sujet. Ce qu'il nous a proposé l'année dernière et l'année précédente, c'est qu'il y aurait un tarif général, un tarif peu élevé, qui correspondrait virtuellement, je suppose, au tarif moyen tel que celui qu'il nous présente aujourd'hui, tarif qui serait applicable à tous les pays qui consentiront à commercer avec nous à des conditions raisonnables, et qu'à part cela, il y aurait un tarif plus élevé qui serait appliqué, par décret du conseil, je suppose—car il ne s'est pas expliqué d'une manière bien claire—aux pays qui n'étaient pas disposés à commercer avec nous. Ce tarif qu'il nous soumet aujourd'hui, est le tarif le plus élevé qui s'appliquera à tous les pays en dehors de l'empire, et un tarif plus bas qui n'est applicable dans le moment à aucun pays, qui ne sera peut-être jamais appliqué et dont il ne nous explique pas très clairement le mode d'application, mais qui ne peut être mis en vigueur que par décret du conseil. Mon honorable ami dit que les deux propositions sont semblables. Il dit que cela ne fait pas la moindre différence que dans un cas, le tarif moyen soit appliqué, suivant les conditions à tous les pays du monde, et que d'un autre côté le tarif moyen ne sera peut-être jamais appliqué à aucun pays. Il dit que c'est de peu d'importance, tellement de peu d'importance que nous devons considérer les deux projets de tarif comme exactement semblables dans leur conception et leur exécution.

M. FIELDING : Je n'ai rien dit de tel, mais si mon honorable ami interprète mes paroles de cette façon, je ne puis que regretter que je n'aie pu m'expliquer assez clairement pour me faire comprendre de lui.

M. R. L. BORDEN : Nul ne le regrette plus que moi.

M. AMES : Puis-je poser une question à l'honorable ministre au sujet de ce qu'il vient de nous dire ? Ne serait-il pas possible par hasard ou plutôt n'est-il pas très probable que la diminution de droits que l'honorable ministre des Finances propose de faire, grâce au tarif moyen, aura pour résultat d'augmenter l'importation de certains articles, et par là augmenter le revenu des douanes ? Or, une augmentation de revenu n'est ni plus ni moins qu'une augmentation de taxes et si le Gouverneur en conseil doit s'arroger le pouvoir de faire des actes législatifs qui augmenteront les taxes sur le peuple, n'empiète-t-il pas sur les droits du Parlement ?

M. FIELDING : Mon honorable ami prétend-il qu'un diminution de droits signifie une augmentation de taxes ?

M. AMES : La chose est possible.

M. FIELDING : Très bien. Si cela signifie une augmentation de taxes—et je ne suis peut-être pas très loin de penser comme mon honorable ami—je dis que le Gouverneur en conseil a déjà ce pouvoir aujourd'hui et que c'est une précaution très sage.

M. KEMP : Je demanderai à l'honorable ministre si au cas où l'Allemagne permettrait l'entrée de nos produits chez elle aux mêmes conditions qu'elle permet l'entrée des produits des Etats-Unis, le Gouvernement ne pourrait pas alors lui accorder les bénéfices du tarif moyen ?

M. FIELDING : Le Gouvernement aurait indubitablement ce pouvoir, mais avant de l'exercer nous étudierions la question.

M. KEMP : Je comprends que le Gouvernement aurait le pouvoir ; mais je voudrais savoir s'il serait disposé à l'exercer ?

M. FIELDING : Je ne puis pas émettre d'avis sur des choses qui peuvent ne survenir que dans une année ou deux

Sur les paragraphes 3 et 4.

(3) Que le taux des droits de douane, s'il en est, énumérés dans la colonne 3 " Tarif général " s'appliquera à toutes les marchandises ne devant pas être admises aux conditions du tarif moyen ou du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne susdit.

(4) Que la preuve de l'origine, tel que prescrit par le ministre des Douanes, sera fournie avec la déclaration d'entrée en douane pour les marchandises admises aux conditions des

divers tarifs dans la liste A; et que la décision du ministre des Douanes sera finale quant au tarif ou à la surtaxe applicable dans chaque cas aux marchandises importées, à raison de leur origine;

Pourvu que les marchandises dont l'entrée est déclarée aux conditions du tarif moyen, aient été réellement produites ou fabriquées dans un pays qui a été admis à bénéficier de ce tarif moyen;

Pourvu, de plus, que tout article fabriqué devant être admis aux conditions du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne, ait réellement été fabriqué dans un pays britannique ayant le droit de bénéficier de ce tarif de préférence pour la Grande-Bretagne, et qu'une partie considérable de la valeur de l'article fabriqué ait été produite par la main-d'œuvre d'un ou plusieurs de ces pays.

M. FOSTER : A-t-on défini ces articles plus clairement ?

M. FIELDING : Ce sont les mêmes, mais j'ai déjà dit à la Chambre que l'on définirait plus clairement ce que veut dire l'addition de 25 p. 100 de main-d'œuvre anglaise.

M. FOSTER : Que comprenez-vous dans cette main-d'œuvre ? L'empaquetage est-il compris ?

M. FIELDING : La difficulté que l'on a soulevée est que l'on prétendait inclure aussi les profits du marchand. Nous avons vu là un danger et avons refusé d'admettre cette prétention. Mais je crois que l'empaquetage pourrait être compris. Cependant grâce à une interprétation forcée, on a jusqu'ici inclus le profit ; mais nous avons décidé que cela ne serait pas fait à l'avenir.

M. FOSTER : Je crois qu'il est bon d'examiner si c'est bien de la main-d'œuvre qui puisse être comptée sur l'article. Voici un article à moitié manufacturé expédié d'Allemagne en Angleterre où on y ajoute une certaine quantité de main-d'œuvre. L'article est complété en Angleterre et vous permettez d'ajouter comme faisant partie de la main-d'œuvre l'empaquetage et les faux frais. Cela ne devrait pas être, d'après moi. Il est juste de faire entrer en ligne de compte la main-d'œuvre qu'on a ajoutée pour finir et compléter l'article, mais lorsqu'il est fini, il est devenu un article de commerce et pour le mettre sur le marché, il faut nécessairement que vous le mettiez dans une enveloppe convenable. Pourquoi cette enveloppe serait-elle comptée comme partie de la main-d'œuvre employée à manufacturer et compléter l'article lui-même ? Cela mérite d'être étudié.

M. PATERSON : Dans le cas d'un article fabriqué en partie en Allemagne ou en partie en Angleterre, il faut pour que cet article bénéficie du tarif de préférence britannique que le dernier travail ait été fait en Angleterre, et que l'article ait été expédié d'Angleterre. Si la dernière main-d'œuvre était ajoutée à l'article en Allemagne, il ne pourrait pas bénéficier du tarif de préférence.

M. FOSTER : Mais je ne vois pas que l'enveloppe d'un article ait rien à faire avec sa fabrication. Par exemple, vous prenez du fer en gueuse et vous en faites un article quelconque, disons une charrue. Lorsque cette charrue est terminée, vous avez alors un article manufacturé. Vient ensuite la question de la mettre sur le marché, de la transporter, etc. Pourquoi si vous la mettez dans une boîte, le coût de cette boîte serait-il inclus dans la fabrication de l'article ? Il pourrait arriver que cette dépense extraordinaire serait tout aussi considérable que celle du travail qui a été ajouté à l'article.

M. PATERSON : Nous étudierons cela. Le département des Douanes exige que les articles soient complétés de façon à pouvoir être exportés. Telle est la règle qui nous guide.

M. FIELDING : Je propose que le comité fasse rapport de ses travaux et lève sa séance. A la prochaine séance réservée au Gouvernement, nous continuerons l'étude des résolutions, mais nous ne nous proposons pas d'entamer la discussion des droits mêmes avant jeudi prochain.

(Le comité fait rapport de ses travaux).

A six heures, sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 5 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à deux heures.

COMITES SPECIAUX PERMANENTS.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de présenter le rapport du comité spécial chargé de dresser et de soumettre en temps opportun les listes des membres devant composer les comités permanents :

N° 1. PRIVILEGES ET ELECTIONS.

Messieurs :

Alcorn,	Haggart,
Aylesworth,	Hall,
Barker,	Lancaster,
Belcourt,	Lapointe,
Bennett,	Laurence,
Bergeron,	Lavergne (Montmagny),
Borden (Carleton),	Lemieux,
Boyce,	Lennox,
Bristol,	Lewis,
Brodeur,	Logan,
Bureau,	Macdonald,
Carvell,	Maclean (Lunenburg),
Chisholm (Antigonish),	McCarthy (Simcoe),
Clarke,	McColl,

Demers,
Dubeau,
Dugas,
Emmerson,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Grant,
Guthrie,
Monk,
Northrup,
Porter,
Pringle,
Rivet,
Sifton,
Stockton,
Tisdale,
Ward.—46.

N° 2.—COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

Messieurs :

Bergeron,
Bureau,
Clarke,
Ethier,
Gervais,
Guthrie,
Hughes (Victoria),
Johnston,
Knowles,
Logan,
Macpherson,
McCarthy (Calgary),
Roche (Marquette),
Schaffner,
Taylor.—15.

Et que le quorum dudit comité soit de cinq membres.

N° 3.—CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.

Messieurs :

Adamson,
Alcorn,
Ames,
Archambault,
Armstrong,
Avery,
Aylesworth,
Barker,
Barr,
Beauparlant,
Béland,
Belcourt,
Bennett,
Bergeron,
Bickerdike,
Blain,
Bole,
Borden (Sir Frederick),
Bourassa,
Bourbonnais,
Boyce,
Brabazon,
Bristol,
Broder,
Brodeur,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Burrows,
Caldwell,
Calvert,
Campbell,
Carrier,
Carvell,
Cash,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Huron),
Christie,
Clare,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Conmee,
Copp,
Costigan,
Crawford,
Crocket,
Laurence,
Lavergne (Drum. et Arth.),
Lavergne (Montmagny),
Law,
Lefurgey,
Lemieux,
Lennox,
Léonard,
Lewis,
Logan,
Loggie,
Macdonald,
Macdonell,
McLaren,
Maclean (Lunenburg),
Maclean (York-sud),
Macpherson,
McCarthy (Simcoe),
McColl,
McCool,
McCraney,
McIntyre (Perth),
McIntyre (Strathcona),
McKenzie,
McLean (Queen, I.P.-E.),
McLennan,
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Martin (Montreal, Ste-Marie),
Marshall,
Martin (Queen, I.P.-E.),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Meigs,
Miller,
Monk,
Morin,
Northrup,
Oliver,
Osler,
Pardee,
Parmelee,
Paquet,
Parent,
Perley,
Pickup,
Porter,
Power,
Pringle,
Proulx,
Ratz,
Reid (Grenville),
Rivet,
Roche (Halifax),
Roche (Marquette),
Ross (Cap-Breton),
Ross (Rimouski),
Ross (Yale-Caribou),
Rousseau,
Savoie,
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxford),
Sifton,
Sinclair,
Sloan,
Smith, (Nanaïmo),
Smith (Oxford),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Staples,
Stewart,
Stockton,
Talbot,
Telford,
Templeman,
Thompson,
Tisdale,
Tobin,
Tolmie,
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Walsh (Huntingdon),
Walsh (Montréal), Ste-Anne,
Ward,
Watson,
White,
Wilmot,
Wilson (Len'x et Addin.),
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—197.

Et que le quorum dudit comité soit fixé à vingt-cinq membres.

N° 4.—BILLS DIVERS D'INTERET PRIVE.

Messieurs :

Alcorn,
Ames,
Avery,
Aylesworth,
Béland,
Black,
Bole,
Boyce,
Brabazon,
Broder,
Brodeur,
Bruneau
Bureau,
Caldwell,
Calvert,
Chisholm, (Antigonish),
Chisholm (Huron),
Jackson (Elgin),
Jackson (Selkirk),
Kennedy,
Lachance,
Lake,
Lalor,
Lavergne (Drum. et Arth.)
LeBlanc,
Lemieux,
Logan,
Macdonell,
Maclean (Lunenburg),
Maclean (York, S.),
McCool,
McLean (Queen, I.P.-E.),

Christie,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Crawford,
Crocket,,
Cyr,
Daniel,
Desjardins,
Devlin,
Dugas,
Dyment,
Elson,
Ethier,
Galliher,
Gauvreau,
Girard,
Gladu,
Gordon,
Greenway,
Gunn,
Guthrie,
Harty,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hunt,
Martin (Queen, I.P.-E.),
Martin (Wellington),
Meigs,
Monk,
Morin,
Parent,
Power,
Pringle,
Proulx,
Robitaille,
Ross (Cap-Breton),
Ross (Yale-Caribou),
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Sloan,
Talbot,
Thompson,
Tobin,
Tolmie,
Turgeon,
Turriff,
Walsh (Huntingdon),
White,
Worthington.—82.

Et que le quorum dudit comité soit fixé à dix membres.

N° 5.—ORDRES PERMANENTS.

Messieurs :

Black,
Blain,
Bourbonnais,
Brabazon,
Brown,
Chisholm (Huron),
Clare,
Clements,
Copp,
Finlay,
Finlayson,
Fortieer,
Galliher,
Ganong,
Grant,
Guthrie,
Hall,
Hughes (Victoria),
Knowles,
Lake,
Lancaster,
Lavergne (Drum. et Arth.),
Lavergne (Montmagny),
Law,
Lefurgey,
Macpherson,
McCarthy (Calgary),
McIntyre (Perth),
Marcile (Bagot),
Marshall,
Martin (Wellington),
Meigs,
Morin,
Reid (Restigouche),
Robitaille,
Roche (Halifax),
Ross (Rimouski),
Smith (Nanaïmo),
Smith (Oxford),
Staples,
Stewart,
Thompson,
Tolmie,
Turgeon,
Verville,
Walsh (Montréal, Ste-Anne),
White,
Wilmot,
Wilson (Lennox et Adding),
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew).—51.

Et que le quorum dudit comité soit fixé à sept membres.

N° 6.—COMITE MIXTE SUR LES IMPRESSIONS.

(Membres représentant la Chambre des communes.)

Messieurs :

Bergeron,
Bristol,
Cyr,
Dyment,
Gervais,
Henderson,
Hughes (Victoria)
McColl,
Martin (Montréal, Ste-Marie),
Oliver,
Pardee,
Parmelee,
Roche (Marquette),
Johnston,
Lavergne (Drummond et Arthabaska),
Logan,
Maclean (York-sud);
Macpherson,
Ross (Yale-Cariboo),
Smith (Oxford),
Smith (Wenthworth),
Taylor,
Tisdale,
Verville.—24.

N° 7.—COMPTES PUBLICS.

Messieurs :

Adamson,
Alcorn,
Ames,
Barker,
Belcourt,
Bennett,
Bergeron,
Blain,
Borden(Sir Frederick
Bristol,
Carney,
Carvell,
Cash,
Chisholm (Antigonish),
Clarke,
Cockshutt,
Costigan,
Crocket,
Daniel,
Demers,
Desjardins,
Emmerson,
Fielding,
Finlayson,
Foster,
Fowler,
Geoffrion,
German,
Gervais
Hughes)King, I.P.-E.),
Hughes (Victoria),
Jackson (Selkirk),
Johnston,
Kemp,
Kennedy,
Knowles,
Lake,
Lancaster,
Lapointe,
Laurence,
Law,
LeBlanc,
Lennox,
Léonard,
Loggie,
Macdonald,
Maclean (Lunenburg),
Macpherson,
McCarthy (Calgary),
McColl,
McCraney,
McLean, (Queen, I.P.-E.),
Martin (Montréal, (Ste-Marie),
Marshall,
Monk,
Northrup,
Oliver,
Pardee,
Parent,
Pickup,
Reid (Grenville),
Reid (Restigouche),
Rivet,
Roche (Halifax),
Roche (Marquette),
Savoie,
Schell (Oxford),
Sifton,
Sinclair,
Smith (Wenthworth),
Sproule,
Stewart,
Stockton,
Taylor,
Walsh (Montréal, Ste-Anne),
Zimmerman.—77.

Et que le quorum dudit comité soit fixé à vingt et un membres.

N° 8.—BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs :

Adamson,
Ames,
Archambault,
Avery,
Barker,
Barr,
Beauparlant,
Béland,
Belcourt,
Bennett,
Bergeron,
Bickerdike,
Blain,
Borden (Sir Frederick),
Borden (Carleton),
Bourassa,
Boyce,
Bristol,
Brown,
Bruneau,
Kemp,
Lake,
Lalor,
Lanctôt,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne (Drummond et Arth.
Law,
Lefurgey,
Lemieux,
Lewis,
Loggie,
Lovell,
Macdonell,
Maclean (York-sud),
McCarthy (Calgary),
McCarthy (Simcoe),
McIntyre (Perth),
McKenzie,
McLennan,

Bureau,
Burrows,
Caldwell,
Calvert,
Campbell,
Carney,
Carrier,
Cash,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Commee,
Copp,
Costigan,
Delisle,
Demers,
Derbyshire,
Dubeau,
Emmerson,
Fielding,
Finlay,
Forget,
Fortier
Foster,
Fowler,
Galliher,
Ganong,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Gladu,
Gordon,
Grant,
Gunn,
Guthrie,
Haggart,
Hall,
Harty,
Henderson,
Herron,
Hughes)King, I.P.-E.),
Hughes (Victoria),
Jackson (Selkirk),
Johnston,
Marcil (Bonaventure),
Marshall,
Mayrand,
Miller,
Monk,
Morin,
Osler,
Pardee,
Parmelee,
Paterson,
Perley,
Pickup,
Porter,
Power,
Ratz,
Reid (Grenville),
Reid (Ristigouche),
Roche (Haifax),
Roche (Marquette),
Ross (Cap-Breton),
Ross (Rimouski),
Rousseau,
Savoie,
Schell (Glengarry),
Sifton,
Sinclair,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Stewart,
Stockton,
Talbot,
Taylor,
Telford,
Thompson,
Tisdale,
Tobin,
Verville,
Ward,
Wilmot,
Wilson
Lennox et Addington)
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—129.

Et que le quorum dudit comité soit fixé à vingt-cinq membres.

N° 9.—AGRICULTURE ET COLONISATION.

Messieurs :

Adamson,
Archambault,
Armstrong,
Barr,
Beauparlant,
Béland,
Bergeron,
Black,
Blain,
Bourassa,
Bourbonnais,
Boyer,
Brabazon,
Broder,
Brown,
Bureau,
Burrows,
Caldwell,
Calvert,
Carney,
Carrier,
Carvell,
Chisholm (Antigonish),
Christie,
LeBlanc,
Lennox,
Lewis,
Lovell,
Macdonald,
MacLaren,
Maclean (Lunenburg),
McCarthy (Calgary),
McColl,
McCool,
McCraney,
McIntyre (Perth),
McIntyre (Strathcona),
McKenzie,
McLean
(Queen, I.P.-E.),
McLennan,
Marshall,
Martin (Queen, I.P.-E.),
Martin (Wellington),
Meigs,
Miller,
Monk,
Morin,
Clare,
Clarke,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Copp,
Crawford,
Crocket,
Cyr,
Delisle,
Derbyshire,
Desjardins,
Devlin,
Dugas,
Elson,
Finlay,
Finlayson,
Fisher,
Gauvreau,
Girard,
Gordon,
Greenway,
Gunn,
Henderson,
Herron,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hughes (Victoria),
Hunt,
Jackson (Elgin),
Jackson (Selkirk),
Kennedy,
Knowles,
Lachance,
Lake,
Lalor,
Lanctot,
Laurence,
Lavergne
(Drummond et Arth.),
Léonard,
Oliver,
Paquet,
Parent,
Pickup,
Proulx,
Ratz,
Reid (Grenville),
Roche (Marquette),
Ross (Rimouski),
Ross (Yale-Caribou),
Rousseau,
Savoie,
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxfrd),
Seagram,
Sinclair,
Smith (Nanaïmo),
Smith (Oxford),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Staples,
Talbot,
Taylor,
Telford,
Thompson,
Tobin,
Tolmie,
Turgeon,
Turriff,
Walsh (Huntingdon),
Ward,
Watson,
White,
Wilmot,
Wilson (Lennox
et Addington),
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew).—130

Et que le quorum dudit comité soit fixé à douze membres.

N° 10.—COMITE COLLECTIF DE LA BIBLIOTHEQUE.

(Députés devant agir au nom des Communes).

Messieurs :

Aylesworth,
Bergeron,
Bourassa,
Bristol,
Brodeur,
Calvert,
Foster,
Grant,
Knowles,
Laurier (Sir Wilfrid),
Lemieux,
Monk,
Pardee,
Smith (Nanaïmo),
Stockton.—15.

CANAL DE LA TRENT—FORCES HYDRAULIQUES DE L'ETAT.

M. HUGHES demande :

1. Quelles forces hydrauliques le Gouvernement possède-t-il encore sur le parcours du canal de la Trent et de ses tributaires?

2. Quelles forces a-t-il louées ou autrement cédées?

3. Quelles sont les conditions stipulées dans chaque cas?

4. Y a-t-il conflit de juridiction ou contestation de propriété entre les gouvernements du Canada et d'Ontario au sujet de quelques-unes de ces forces hydrauliques?

5. Dans l'affirmative, sur quelles forces hydrauliques porte le différend?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1, 2 et 3. Les renseignements à donner ici seraient trop volumineux sous forme de réponse à l'interpellation. Mais rien ne s'oppose à ce qu'ils figurent dans une réponse à un ordre de la Chambre.

4. Non.

M. NARCISSE CAMPBELL.

M. MEIGS demande :

1. Le ministre des Chemins de fer voudrait-il dire pourquoi la commission des chemins de fer a attendu deux ans pour s'occuper de l'affaire de Narcisse Campbell, du township de Stanbridge, comté de Missisquoi, qui a demandé l'établissement d'un passage à l'usage de sa terre sur sa ferme, après avoir reçu le jugement de la cour quant aux frais en cette affaire?

2. Doit-on supposer que toutes les demandes de même nature éprouveront le même retard?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Le 5 août 1904, M. Narcisse Campbell, du township de Hanbridge, a adressé au conseil des commissaires des chemins de fer, une demande en obtention d'un passage souterrain, et le 20 septembre 1904, l'ingénieur de la commission a dressé un rapport dont les conclusions étaient défavorables à cette demande. Il ressort du dossier que la compagnie du chemin de fer du centre du Vermont a établi un croisement à niveau sur la terre du demandeur. Cette affaire a été l'objet de négociations entre l'honorable M. E. Bernier, sous-commissaire en chef du conseil et les intéressés ; or, en l'absence de M. Bernier, le conseil pense qu'il serait préférable de laisser la question en suspens, un jour ou deux. On compte que M. Bernier sera bientôt de retour dans la capitale.

2. Quant à toutes les affaires de ce genre qui se présentent devant la commission, elles s'expédient avec toute la célérité que comportent les circonstances.

DRAGAGE DU PORT ET DE LA BAIE DE PICTOU.

M. LEFURGEY (par M. Taylor) demande:

1. A-t-on fait quelques travaux de dragage dans les environs du havre ou de la baie de Pictou, durant l'été dernier, et où?

2. Quel était le but de ces travaux, leur étendue, et quelle a été la profondeur atteinte?

3. De quelle drague s'est-on servi pour les travaux? Quand ont-ils été commencés et terminés?

4. Les travaux sont-ils terminés, ou est-ce l'intention du Gouvernement de les continuer et jusqu'à quel point?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui, au plan incliné de l'Intercolonial, aux plans inclinés des quais à charbon de l'Intercolonial, à la cale d'embarquement du quai du marché et à l'ancien quai, puis sur la barre à l'extérieur.

2 et 3. Du 19 mai au 6 juin, la drague "Cap-Breton" a fait un déblai de 9,870 verges, au plan incliné de l'Intercolonial, sur une étendue de 368 pieds de longueur sur 80 pieds de largeur et une profondeur de 25 pieds. Du 7 au 11 juin, la même drague a déblayé au plan incliné des quais à charbon de l'Intercolonial, augmentant ainsi la profondeur du cours d'eau à 20 pieds sur une largeur de 80 pieds, enlevant 2,520 verges de déblai. Du 12 au 19 juin, la même drague a déblayé à la cale de débarquement du quai du Marché et à l'ancien quai, sur une étendue de 200 pieds de longueur, 80 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur, enlevant 6,720 verges de déblai. Du 28 juillet au 7 août, le dragueur "Saint-Laurent" a enlevé 5,950 verges de matériaux complétant l'œuvre commencée par la drague "Cap-Breton", à la cale de débarquement de l'Intercolonial. Du 6 septembre au 1er décembre, le dragueur "Fielding" a travaillé et déblayé au barrage extérieur du port, sur une étendue de 200 pieds de largeur, 1,500 pieds de longueur, donnant ainsi 25 pieds de profondeur et enlevant 60,100 verges de matériaux.

4. Les travaux ne sont pas encore terminés à la barre extérieure, et il sera tenu compte de la question de parachèvement, lorsque le programme des travaux de dragage pour la prochaine saison, viendra sur le tapis.

ESTIMATION DOUANIERE—MOISSONNEUSES DE McCORMICK ET DEERING.

M. LAKE, par M. Taylor, demande :

1. Quelle est l'évaluation faite par les douanes de la moissonneuse-lieuse automatique de McCormick et Deering, d'après laquelle ont été calculés les droits de douanes en 1895, 1900, 1905 et 1906?

2. Quelle moyenne de droits a-t-on perdue sur chacune de ces machines, chacune des années susdites ?

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Avant de répondre à cette question, je tiens à présenter une courte observation. La loi des douanes ne nous autorise pas à divulguer la nature des déclarations faites en douane par un particulier, et cela s'explique parfaitement. La question posée vise les valeurs d'un article inscrit en douane par une maison commerciale. L'estimation qui fait l'objet de cette question rentre dans la catégorie visée par un article de la loi des douanes qui dispose que, lorsqu'il s'agit d'articles importés au pays et fabriqués ou vendus dans des circonstances spéciales, l'exécutif peut fixer le taux de la taxe auquel on peut les inscrire en douane. Nous nous étions, de prime abord, demandés, au ministère, s'il ne serait pas préférable de prier l'honorable dé-

puté de se désister de sa demande ; mais, il est possible, je crois, d'établir une ligne de démarcation, et de répondre à la question posée par l'honorable député, sans violer la loi des douanes relativement aux articles pour lesquels l'exécutif a un taux de droit, vu que ce n'est pas divulguer nettement la valeur indiquée dans la facture. Le chiffre des taxes douanières donne bien aux concurrents une indication des prix, mais ne révèle pas la valeur représentée dans la facture. Si je donne ces éclaircissements, c'est afin que les députés qui seraient tentés de demander des détails circonstanciés sur une inscription en douane faite par un particulier, sachent bien qu'il nous est interdit de divulguer la chose.

Voici donc ma réponse :

1. L'estimation douanière des moissonneuses-lieuses automatiques de McCormick et Deering, avec appareil de coupe de 6 pieds, fut fixée au cours des années 1895, 1900, 1905, 1906 comme il suit :

1895—En quantités de	1 à 25.	$100 00
" "	26 à 50.	97 50
" "	51 à 75.	95 00
" "	76 à 125.	92 50
" "	126 et plus	90 00
1900—Quantités quelconques	.. ..	102 00
1905— "	.. ..	97 00
1906— "	.. ..	97 00

2. Le taux de la taxe douanière perçue sur ces machines agricoles, au cours des années mentionnées est de 20 p. 100 de l'estimation ci-haut donnée, soit en moyenne $20.40, en 1900 ; $19.40, en 1905; $19.40, en 1906.

Etant donné une valeur moyenne de $95, la taxe perçue, en 1895, serait de $19 00 par machine. Les quantités inscrites aux différentes estimations fixées en 1905 ne se trouvent pas, toutefois, condensées séparément dans les relevés statistiques du ministère des Douanes.

DEPENSES AFFERENTES AUX CANAUX.

M. A. A. MACLEAN, par M. Blain, demande :

1. Quelle est, pour l'année expirée le 30 juin 1906, la dépense globale (y compris toutes les sommes imputables sur le revenu et le capital) effectuée sur les divers canaux mentionnés aux pages 39 à 42, inclusivement, des prévisions budgétaires de 1907-08?

2. Quel est le chiffre des recettes afférentes aux canaux, au cours de la même année?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. La dépense globale, y compris toutes les sommes imputables sur le compte du revenu et du capital, effectué pour les divers canaux désignés aux pages 39 à 42, du budget de 1907-1908, pour l'exercice clos le 30 juin 1906, se répartit comme il suit :

M. PATERSON.

Capital	$1,552,121 21
Revenu	324,222 51
Total	$1,876,343 72

2. Les recettes produites par les canaux, pour cet exercice, ont atteint le chiffre de $108,067.76.

VOLUME DES CHUTES NIAGARA.

M. LANCASTER :

1. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour s'assurer du volume d'eau qui est débité du côté canadien et du côté américain par les chutes de Niagara ?

2. Quelles mesures le Gouvernement ou les membres canadiens de la commission des eaux fluviales internationales ont-ils prises pour faire établir devant la commission la preuve relative à la proportion respective du débit des eaux du côté canadien et du côté américain?

3. Le Gouvernement sait-il que la solution de cette question est de la plus haute importance en ce qui concerne les délibérations et les conclusions de ladite commission?

4. Le Gouvernement a-t-il quelques données sur la proportion des eaux débitées aux chutes de Niagara qui appartient au Canada et aux Etats-Unis, respectivement, dans l'état actuel des choses? Dans l'affirmative, quelle est cette proportion?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1, 2 et 4. Quant aux quantités d'eau qui passent par les chutes Niagara, tant du côté américain que du côté canadien de la ligne-frontière internationale respectivement, on ne saurait les déterminer par le mesurage.

Ces quantités ont été l'objet de diverses appréciations de la part d'ingénieurs-hydrauliques qui ont étudié la question.

La commission internationale des cours d'eau limitrophes n'a pas jugé nécessaire de recueillir de preuve spéciale à cet égard; elle a adopté les chiffres du rapport de l'année des Etats-Unis, pour 1900, rapport qui, aux yeux de la commission, est assez exact pour lui permettre de déterminer l'usage de l'excédent d'eau utilisable pour la production de la force, après avoir pourvu à la conservation des beautés pittoresques des chutes.

3. Le Gouvernement sait parfaitement qu'il est de la plus haute importance de déterminer avec précision les quantités respectives d'eau, de chaque côté de la ligne frontière, si la chose est possible.

IMPORTATION DE SUCRES.

M. ARMSTRONG, par M. Blain, demande :

1. De quels pays le Canada importe-t-il le sucre brut, et quelles sont les quantités importées de chaque pays?

2. Quel est le degré, au polariscope, du meilleur sucre granulé importé au Canada et quel est le droit par cent livres imposé sur cette qualité de sucre ?

L'honorable WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Durant le dernier exercice, il a été importé au pays les quantités suivantes de sucre brut, non supérieur en couleur au n° 16 hollandais (y compris le mélado, le veson recuit, etc.) provenant des pays ci-dessous mentionnés :

	Livres.
Grande-Bretagne	297,480
Afrique britannique	10,807,896
Guinée britannique	96,655,257
Indes anglaises	305,535
Antilles anglaises	220,126,593
Iles Fiji	13,095,152
Hong-Kong	12,116
Rép. Argentine	153,958
Belgique	17,675,648
Etats de l'Amérique centrale	1,395,700
Chine	3,223
Indes portugaises	24,847,946
Mexique	1,541,375
Pérou	3,451,092
Etats-Unis	477,249
Total	390,846,220

2. Les sucres à grains importés au pays et soumis à l'épreuve du polariscope, ont donné une teneur de 99-4°. Les résolutions du tarif en discussion imposent sur cette qualité de sucre, une taxe de $1.24½, les 100 livres, au tarif général, et de 83 centins, au tarif de préférence en faveur de la Grande-Bretagne.

IMPORTATIONS DU ROYAUME-UNI.

M. DANIEL :

Quelle est la valeur des articles importés du Royaume-Uni au Canada,—(a) directement à des ports canadiens, (b) ou par voie des ports des Etats-Unis, pendant les exercices 1904-05 et 1905-06, avec indication des montants pour chacun desdits exercices, et par les deux voies d'importation susmentionnées?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

IMPORTATIONS AU CANADA.

Exercices.	Importations du Royaume-Uni par voie de ports des Etats-Unis.	Importations du Roy.-Uni directement aux ports canadiens.	Totalité importations du Roy.-Uni, directem. et indirectem.
	$	$	$
1904	12,685,878	49,275,031	61,960,909
1905	12,399,326	48,139,485	60,538,811
1906	13,283,428	56,033,722	69,317,150

EMPLOI DE J. A. M. PATRICK.

M. BARR :

J. A. M. Patrick, de Yorkton, Saskatchewan, est-il agent ou sous-agent du Gouvernement, ou a-t-il un emploi quelconque au service du Gouvernement?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

M. J. A. M. Patrick, de Yorkton, province de la Saskatchewan, n'est ni agent ni sous-agent du ministère de l'Intérieur et n'occupe aucune position se rattachant au service de l'Intérieur.

DETAXES SUR LES MACHINES AGRICOLES.

M. W. J. ROCHE (Marquette), par M. Taylor, demande :

Quels montants sous forme de détaxes sur les machines agricoles exportées au Canada ont été payés pendant les années fiscales expirées le 30 juin 1905 et 1906, à chaque maison qui a exporté de ces articles ?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) : Le tableau ci-dessous est un relevé des primes d'importations sur les machines agdicoles exportées du Canada durant les exercices finissant le 30 juin 1905 et le 30 juin 1906, indiquant les sommes payées à chaque maison.

Maisons.	Primes payées en 1905.	Primes payées en 1906.
	$ c.	$ c.
Cockshutt Plough Co	5,688 51	.....
Frost & Wood Co	790 27	.....
J. Fleury & Sons	52 60	.....
International Harvester Co	527 76	790 57
Massey-Harris Co., Ltd	89,559 43	83,153 59
David Maxwell & Sons	1,315 68	.....
Noxon Co., Ltd	2,499 27	2,532 47
Verity Plough Co	6,796 77	5,691 24
Total	107,230 29	92,167 87

GRAIN EXPEDIE A MONTREAL.

M. BENNETT demande :

1. Combien de boisseaux de grain ont été reçus à Montréal de localités sur les lacs Supérieur et Michigan, sans rompre charge, jusqu'à date, pendant la saison de navigation de 1906?

2. Combien de boisseaux ont été reçus à Montréal, après avoir été transbordés à Kingston et à Prescott?

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : La réponse à cette question sera donnée dans quelques jours. Sa préparation demandera quelque temps.

IMPORTATION DE BOIS.

M. BENNETT demande :

Quelles quantités des diverses essences de bois qui suivent ont été importées en franchise au Canada pendant la dernière année fiscale: Pin de Georgie ou du Sud, pin résineux, érable, chêne, bouleau, hêtre, cyprès, sycomore, épinette, sapin et cèdre?

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Les quantités ci-dessous des essences précitées ont été importées en franchise, pendant l'exercice finissant le 30 juin 1906 :

22,576,299 pieds, m.p. de planches et madriers de pin résineux.

32,852,223 pieds, m.p. de planches et madriers de chêne.

24,951 pieds, m.p. de planches et madriers de sycomore.

52,724 pieds, m.p. de madriers, planches et planchettes de différentes essences non classées.

Ces importations étaient évaluées à $189,-418.

REMORQUEUR DANS LE PORT DE RUSTICO.

M. McLEAN (Queen) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il employé un remorqueur dans aucune des années 1904, 1905 et 1906, dans le port de Rustico, I.P.-E.?

2. Dans l'affirmative, quel était le propriétaire et l'entrepreneur?

3. Quelle était la nature du service fait et le prix pour ce service, et à qui a-t-il été payé?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) :

1. Oui ; durant l'automne de 1904.

2. Les remorqueurs étaient affermés de M. Wm Moffatt.

3. Ces remorqueurs aidaient les navires à l'entrée et à la sortie du port et étaient employés à creuser le chenal sur les hauts fonds. La somme totale payée en 1904, a été de $1,608.60. Cet argent a été payé à M. Wm Moffatt.

L'IMMIGRATION EN 1905.

M. CHRISTIE—par l'entremise de M. Taylor—demande :

1. Quel est le nombre des immigrants arrivés au Canada pendant la saison de navigation qui vient de finir ?

2. Quel nombre s'est fixé dans les provinces de Québec et de l'Est?

3. Quel nombre s'est fixé dans Ontario?

4. Quel nombre s'est fixé dans le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise, respectivement?

5. Quels efforts spéciaux le département de l'Intérieur fait-il pour faire établir des immigrants dans l'Ontario?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Du 25 avril au 30 novembre 104,086 immigrants sont arrivés par les ports de mer et 33,420 par voie des Etats-Unis, soit un total de 137,506.

2. A destination de Québec, 22,242 ; à destination des provinces de l'Est, 4,051. Total, 26,293.

3. A destination d'Ontario, 37,188.

4. A destination du Manitoba, 26,394 ; de la Saskatchewan, 17,581 ; de l'Alberta, 17,-157 ; de la Colombie-Anglaise, 12,541. Total, 73,673.

60 immigrants sont allés au Yukon, et la destination de 292 n'était pas indiquée.

5. Le département par l'entremise de ses agents, et au moyen de la publicité, fait connaître la demande qui existe dans Ontario, pour des garçons de fermes et des domestiques.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. WHITE demande :

1. Le " Globe " de Toronto, du 19 novembre, a-t-il rapporté exactement les paroles prononcées par le ministre des Postes à Montréal: " Le canal de la Baie-Georgienne se fera dans un avenir prochain "?

2. Dans l'affirmative, doit-on considérer cette déclaration comme étant faite officiellement au nom du Gouvernement?

3. Quel montant total a été dépensé jusqu'à date pour les études de ce canal?

4. Quand un rapport sur ces études sera-t-il soumis au Parlement?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. En parlant ainsi le directeur général des Postes exprimait son opinion personnelle, mais c'est un projet qu'il approuve.

3. Jusqu'à date, il a été dépensé $558,-507.73.

4. On espère que le rapport, les plans, etc., seront prêts vers la fin de janvier prochain.

LE PAPIER SERVANT AUX CARTES POSTALES.

M. MARTIN (par l'entremise de M. Lefurgey) demande :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur la mauvaise qualité du papier servant à la fabrication des cartes-postales et des timbres du Canada?

2. Des plaintes ont-elles été faites au département ou à des officiers du département à l'effet que la qualité du papier est inférieure?

3. Dans l'affirmative, le département se propose-t-il de remédier aux griefs qui peuvent exister à ce sujet, et de fournir des timbres et cartes-postales de bonne qualité?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. On s'est plaint une fois ou deux (en décembre 1905 et en février 1906) que le papier servant à la fabrication des timbres postes était trop cassant ; mais il n'y a pas eu de plaintes au sujet des cartes postales.

2. Il est répondu à cette question par la réponse ci-dessus.

3. Si le cas se présentait, le département verrait immédiatement à y remédier, comme cela a été fait dans le cas précité. Une en-

quête fut promptement instituée et les plaignants furent invités à fournir des preuves des prétendus défauts, pour faciliter l'enquête, mais ils ne se sont pas présentés.

LES FUSILS DE LA GENDARMERIE A CHEVAL.

1. A-t-il été fourni des fusils Ross pour l'usage de la police montée?
2. Est-il vrai que la police montée doit mettre de côté les fusils Ross pour reprendre les Lee-Enfield?

M. BERGERON : Je tiens à expliquer que la question telle qu'imprimée n'est pas conforme à ce que j'ai écrit. La première fois que j'ai donné avis de cette question j'ai écrit "Lee-Metford" et non "Lee-Enfield". Ayant constaté l'erreur dans la question imprimée, je l'ai écrite de nouveau, en mentionnant "Lee-Metford", et voilà la même erreur qui se répète. Je considère qu'il est inutile de recommencer, mais j'aimerais à savoir du ministre des Finances, pourquoi, à deux reprises, on a changé ce que j'avais écrit.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Vous devriez écrire plus lisiblement.

M. BERGERON : L'erreur s'est répétée deux fois.

LE SERVICE POSTAL AU CAP TOURMENTIN.

M. A. MARTIN (par l'entremise de M. A. A. McLean) demande :

1. A qui a été concédée l'entreprise pour le transport du courrier, durant l'hiver de 1905-1906, entre la gare et les bateaux d'hiver qui font le service entre le cap Tourmentin et Summerside.
2. En quoi consistait ce service?
3. Des soumissions ont-elles été demandées, et, dans ce cas, quels étaient les soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission?
4. Le marché a-t-il pris fin, et dans l'affirmative, le département se propose-t-il de demander de nouvelles soumissions ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : M. Harper Allan a été employé pour le transport des dépêches l'hiver dernier, au Cap-Tourmentin. Ses fonctions consistaient à transporter les dépêches entre la gare et le navire et à en prendre soin pendant le temps qu'elles devaient rester au Cap-Tourmentin. Vu la nature temporaire de ce service dont la durée dépend entièrement de la saison, on n'a pas jugé utile de demander des soumissions pour une concession permanente. M. Allan recevait 75 cents par jour et a été employé vingt-deux jours pendant l'hiver de 1905-1906.

ELARGISSEMENT DU CHENAL DU SAINT-LAURENT AU CAP SAINT-CHARLES.

M. MONK demande :

1. Les pilotes naviguant entre Montréal et Québec ont-ils demandé au Gouvernement d'élargir le chenal du Saint-Laurent, au Cap-Charles, de 300 à 500 ou 600 pieds au moins, à cause des daugers de la navigation à cet endroit?
2. A-t-il été fait au cours de la présente saison des travaux au Cap-Charles pour élargir ou approfondir le chenal ou pour en enlever les cailloux qui l'obstruent ?
3. Pourquoi aucun dragueur n'a-t-il été employé pour creuser le chenal au Cap-Charles pendant la présente saison?
4. Est-il vrai que le steamer "Victorian" s'est échoué au Cap-Charles?
5. L'échouage dudit steamer est-il dû à l'étroitesse du chenal en cet endroit?
6. Quelle a été la nature des avaries subies par ledit steamer lors dudit accident?
7. Ce steamer a-t-il été réparé au Canada, et pendant combien de temps a-t-il été retardé par suite de ces réparations

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui ; cette amélioration a été demandée en même temps que beaucoup d'autres et toutes ont été sérieusement étudiées.
2. Non ; il n'y a pas de cailloux dans le chenal, à cet endroit.
3. Les travaux de dragage s'exécutent d'après un programme arrêté de concert avec la "Shipping Federation of Canada." L'exécution de ce programme pourvoit d'abord à un chenal de 30 pieds, là où il n'y a pas de marée, entre Montréal et Batiscan ; puis en aval de Batiscan, y compris le cap Charles, où le chenal, à marée haute, a plus de 30 pieds, on exécute d'abord les travaux les plus pressants.
4. Oui ; en dehors du chenal dragué.
5. Non ; le "Victorian" s'est échoué pendant un brouillard qui empêchait de voir les bouées indiquant les limites du chenal.
6. Le "Victorian" s'est échoué en dehors du chenal dragué, à marée haute, à un endroit où le fond et les courants sont très dangereux ; les dommages à la coque ont été considérables ; deux compartiments furent remplis d'eau.
7. Des réparations temporaires, seulement, ont été faites au Canada, et le navire est parti pour l'Angleterre où les réparations permanentes ont été faites.

M. MONK : La question demande combien de temps il a été retardé par les réparations.

M. BRODEUR : Des réparations temporaires, seulement, ont été faites au Canada. Le renseignement demandé n'est pas de notre ressort.

L'ACHAT DE LA DRAGUE "GALVESTON."

M. MONK demande :

1. Où le dragueur "Galveston" a-t-il été acheté, à quelle date, de qui et à quel prix?
2. Combien en a-t-il coûté pour amener ledit dragueur dans le Saint-Laurent?
3. Ce dragueur a-t-il donné pleine satisfaction pendant la présente saison?
4. Le Gouvernement a-t-il reçu des rapports écrits sur le fonctionnement dudit dragueur?

5. Par qui a été évalué le dit dragueur pour le Gouvernement, avant que l'achat en ait été fait?

6. Par qui l'achat a-t-il été fait, en combien de versements a été effectué le paiement, et à l'ordre de qui les chèques ont-ils été faits?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. La drague "Galveston" qui était en rade de la Nouvelle-Orléans, a été achetée d'Ottawa, le 9 avril 1906 ; le prix était de £30,000 ou $146,000, avec intérêt payé jusqu'à la date du paiement.

2. Le gréement, l'approvisionnement, les gages, etc., depuis la date de l'achat, jusqu'au 1er juillet, jour où la drague est arrivée à Québec, ont coûté $10,942.14, et l'assurance s'est élevée à $4,574.17.

3. Oui. Les membres de la "Shipping Federation of Canada" et les présidents des chambres de commerce de Montréal et de Québec ont inspecté les travaux exécutés par cette drague et se sont déclarés extrêmement satisfaits du bateau et de son travail.

4. Un rapport sur la drague et ses travaux sera publié dans le rapport annuel sur les travaux du chenal du Saint-Laurent.

5. Par M. F. W. Cowie, ingénieur surintendant du chenal du Saint-Laurent.

6. L'achat a été fait par le ministre aux termes d'un décret ministériel et le prix a été payé, après vérification des titres, à MM. H. E. Moss et Cie, de Liverpool, Angleterre, en un seul paiement ; le chèque était à l'ordre de Sa Seigneurie, le haut commissaire, qui nous a fait parvenir le reçu de MM. Moss et Cie. L'intérêt a aussi été payé, comme il était convenu, depuis la date de l'achat jusqu'à celle du paiement, et de la même manière.

M. MONK : Je ferai observer à mon honorable ami qu'il n'a pas répondu à une partie de la question ; il ne dit pas de qui la drague a été achetée, ni combien le voyage a coûté.

M. BRODEUR : La drague a été chetée de MM. H. E. Moss et Cie.

M. MONK : Le ministre n'a pas dit combien a coûté le voyage.

M. BRODEUR : Quel voyage ?

M. MONK : De la Nouvelle-Orléans à Québec.

M. BRODEUR : Cela est compris dans la somme de $10,942.14 et dans celle de $4,574.17.

AMELIORATION DU CHENAL AU CAP-A-LA ROCHE.

M. MONK demande :

1. Quels travaux ont été faits cette année dans le chenal de navigation du Saint-Laurent au Cap-à-la-Roche ?

2. Des travaux de dragage ont-ils été faits à cet endrait ?

3. A-t-on enlevé les cailloux qui obstruaient le chenal

4. Le chenal a-t-il été élargi à cet endroit cette année ?

5. De combien de pieds et sur quelle longueur du chenal ?

6. Quel dragueur, s'il en est, a été employé au Cap-à-la-Roche cette année ?

7. Quelle est la profondeur du chenal au Cap-à-la-Roche aux eaux basses ?

8. Quelle est la largeur du chenal de navigation au dit endroit ?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. On a dragué 159,000 verges cubes d'argile.

2. Oui.

3. Il n'y a pas de cailloux dans le chenal.

4. Oui.

5. On a commencé l'élargissement du chenal en lui donnant 100 pieds de plus sur une largeur de 1,020 pieds.

6. La drague "Lafontaine" ou n° 5".

7. 27 pieds et ½ à marée basse ordinaire ou 25 pieds et ½ à la plus basse marée observée.

8. La largeur minimum est de 300 pieds.

M. J. A. M. PATRICK, YORKTON.

M. J. BARR (Dufferin) : J'appelle l'attention du ministre de l'Intérieur sur la réponse qu'il a faite à la question n° 16. Il dit qu'il ignore si M. Patrick est employé au département de l'Intérieur, mais il ne dit pas s'il est employé par un autre département.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Nous n'avons pas connaissance qu'il soit employé dans aucun autre département. Tant que des recherches expresses n'auront pas été faites, nous ne pourrons pas dire s'il est à l'emploi du Gouvernement.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Vu que l'honorable député se servait des mots "agent ou sous-agent" j'ai compris qu'il supposait que M. Patrick était employé dans le bureau des terres du ministère, car c'est ainsi qu'on désigne les employés de ce service.

MOTIONS.

La Chambre ordonne sans discussion le dépôt des documents suivants :

Copie de toute correspondance et papiers relatifs à l'enquête sur l'approvisionnement du steamer "Kestrel" en 1905, et copie du rapport des enquêteurs.—Demandés par M. Foster.

Ordre de la Chambre,—Copie de toutes lettres, télégrammes ou documents de toute espèce concernant (a) la nomination de M. F. W. Aylmer à la position d'ingénieur local du département des Travaux publics à Winnipeg; et (b) sa démission de cet emploi ; aussi, copie de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre M. Aylmer et tout officier du département des Travaux publics à ce sujet.—Demandés par M. Ames.

NOMINATION DE M. PRESTON A UN NOUVEL EMPLOI.

M. URIAH WILSON (Lennox et Addington) demande :

1. Copie de la preuve faite depuis le 1er juin 1906 à l'enquête promise par le ministre de l'Intérieur lors de la dernière session du Parlement, au sujet de la conduite de W. T. R. Preston, commissaire d'immigration en Angleterre, et de toutes lettres, documents et papiers s'y rapportant.

2. Copie du rapport de la personne ou des personnes qui ont fait l'enquête promise par l'honorable M. Oliver, ministre de l'Intérieur, alors que la question de la révocation de M. Preston a été discutée en Parlement à la dernière session.

3. Copie de toute correspondance entre ledit Preston et quelque ministre ou département au sujet de son emploi actuel ?

4. Aussi, état indiquant la charge actuellement remplie par le dit Preston, la nature de ses fonctions, le chiffre de son salaire et les montants qui lui sont alloués pour frais d'hôtel et de voyage.

Monsieur l'Orateur, vous vous rappelez qu'à la dernière session nous avons eu un long débat et une enquête prolongée, devant deux comités de cette Chambre concernant les rapports de M. Preston avec la "North Atlantic Trading Co." et concernant cette compagnie elle-même. Le 3 juillet dernier, mon ami, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) déposa une motion demandant la démission de M. Preston de la position de commissaire de l'immigration en Angleterre. Je crois que cette motion aurait été adoptée, sans la promesse faite par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) car un des plus fermes partisans du Gouvernement, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) déclara que bien qu'il ne fit partie d'aucun des comités et n'eut pas entendu les dépositions, mais en se basant uniquement sur ce qui se disait, sur ce qu'il avait lu dans les journaux, sur ce qu'il avait entendu au cours du débat, il se sentait fortement disposé à voter en faveur de la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier. C'est en réponse à cela que l'honorable ministre de l'Intérieur fit une promesse. Il est peut-être à propos de citer quelques lignes du discours de l'honorable député de Wellington-sud :

> Je demanderai à l'honorable ministre s'il entend, par la déclaration qu'il a faite ce soir, nous donner une assurance positive qu'il fera une enquête et agira ensuite.

En réponse à ce qui précède, le ministre disait :

> Je crois que j'avais déjà fait cette promesse à la Chambre, pendant la discussion des subsides, et j'ai réitéré cette promesse ce soir.

Il est inutile de revenir longuement sur cette question, bien que la matière ne fasse pas défaut, mais puisque M. Preston est monté en grade et que ses émoluments ont été augmentés, je considère que la Chambre devrait être mise en possession du rapport du ministre de l'Intérieur ou de ceux qui ont conduit l'enquête ; on devrait nous communiquer aussi les dépositions qui ont été recueillies, pour que nous sachions pourquoi M. Preston a été promu du poste de commissaire de l'immigration à celui de représentant commercial du Canada dans l'Extrême Orient. D'après ce que j'ai entendu à l'enquête, j'aurais cru qu'il n'avait guère de titres aux faveurs du Gouvernement ou à la reconnaissance du public. Son utilité comme commissaire d'immigration avait cessé. Selon toutes les apparences, il était à couteau tiré avec tout son personnel.

A la dernière session, le comité a reçu la déposition de M. Jury, fonctionnaire du Gouvernement canadien qui occupe à Londres une position à laquelle sont attachés des appointements de $2,000. M. Jury a déclaré savoir que M. Preston avait, vingt années durant, fait de la propagande politique en ce pays, qu'il avait dû lui-même participer à cette besogne sous les ordres de M. Preston, et qu'après avoir vu ce dernier à l'œuvre au Canada et après tout ce qu'il avait appris sur son compte depuis son arrivée en Angleterre, il ne croirait pas à sa parole donnée sous la foi du serment. Voilà qui semble fort étrange. Si l'on ne doit pas se fier au serment de M. Preston, ce monsieur est indigne de servir l'Etat ; d'autre part, si M. Jury a tenu des propos diffamatoires, on devrait le destituer sans aucune forme de procès.

En cette affaire, les investigations ont peut-être été faites par le département et non par une commission régulièrement instituée à cet effet. Je sais que le ministre de l'Intérieur est allé en Angleterre pendant les vacances et que, au dire du premier ministre, il a fait le voyage dans le but de se renseigner sur les choses de l'immigration. Comme tous les détails doivent lui être maintenant connus, il devrait déposer en même temps que son rapport les dépositions qu'il a recueillies. Le premier ministre l'a déjà dit, M. Preston n'est pas homme à se gêner ; or, il paraît qu'il aurait déclaré que lors même qu'on lui paierait $10,000 par année, il ne consentirait pas à servir sous le ministre actuel de l'Intérieur. On dit qu'en apprenant cela le ministre est entré dans une colère qui s'est traduite en un langage très énergique.

M. BENNETT : Il y avait de la tempête dans l'air.

M. URIAH WILSON : Sans doute. Mais je ne veux pas accaparer les instants de la Chambre. J'espère donc que l'on voudra bien fournir les documents demandés.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je ne vois pas d'inconvénient à ce que la motion soit adoptée. Toutefois, pour qu'il n'y ait pas de malentendu lorsque les documents seront déposés, je ferai observer que l'enquête a été tenue ainsi que promesse en avait été faite ; mais

ce fut une enquête personnelle au sujet de laquelle il fut fait un rapport verbal et à laquelle ne se rattachent aucuns documents.

DEMANDES DE TERRES DANS LA SASKATCHEWAN.

M. JOHN BARR (Dufferin), demande :

Copie de tous documents concernant la demande faite par R. C. McCracken relativement au quart nord-est de la section 36, township 35, rang 16, à l'ouest du 2e méridien, dans la province de la Saskatchewan, et celle de M. McCann relativement au quart nord-ouest de la même section.

Je fais cette demande de documents dans le but de me renseigner en la matière. Avant de s'en aller au Nord-Ouest, MM. McCracken et McCann habitaient ma division électorale, et voici, d'après eux, à quoi se résument les faits. Le printemps dernier, ils se rendirent dans la province de la Saskatchewan où ils firent la rencontre d'un nommé Patrick qui se dit à l'emploi du Gouvernement, autorisé à faire le choix des terres dans la région, et qui leur fit voir certains lopins de terre qu'il déclara appartenir au département des terres. Patrick affirma qu'ayant télégraphié au département, on l'avait informé que celui-ci était encore en possession des terres. Ces messieurs versèrent le prix de leurs homesteads et, se croyant bien chez eux, firent venir à grands frais des fournitures de l'est et se mirent à travailler le sol. A en juger par les lettres qu'ils écrivirent ensuite à leurs parents, le bureau des titres leur rendit leur argent en les informant que les terres ne pouvaient leur être vendues.

Ce fâcheux contretemps fut une cause de retard et d'ennuis pour ces jeunes gens et leur occasionna de lourdes dépenses. J'écrivis à Ottawa à ce propos, mais on mit beaucoup de temps à me répondre. Le ministre étant alors absent, je m'adressai au sous-ministre de l'Intérieur, mais pour recevoir une réponse, je dus lui écrire deux fois. On m'apprit alors que la moitié est de la section 36 avait été vendue, et que pour être encore en la possession du département, l'autre demi-section avait été l'objet d'une demande antérieure.

Je m'étonne qu'on ait pu mettre ces jeunes gens dans une situation aussi embarrassante, étant donné surtout que le département admit quelques mois plus tard qu'il était encore possesseur de la moitié de la section. Il arrive très souvent, je crois, que les terres de l'ouest soient l'objet de demandes fictives et que l'on pratique la fraude dans les bureaux des terres fédérales. Je suis porté à croire que c'est ce qui est arrivé dans le cas dont je parle. Si Patrick n'était pas autorisé à recevoir l'argent de ces jeunes gens, s'il n'était pas à l'emploi du bureau des terres, on devrait le faire loger en prison. Tout ce que je sais de l'affaire, c'est qu'après avoir versé leur argent, ces jeunes gens affirment que le bureau des terres le leur rendit. C'est donc que Patrick l'avait remis au bureau ; or, si le Gouvernement ne pouvait pas disposer des terres en question, on en devait prévenir les jeunes gens, et puisque Patrick n'avait pas le droit de prendre cet argent, on devrait le punir.

Ces deux jeunes hommes ont une juste raison de se plaindre. Je me plais à espérer que le ministre s'occupera de l'affaire et que si ces messieurs ont été victimes d'une injustice, il fera en sorte qu'elle soit réparée.

Dans la letre qui me fut adressée à ce sujet, je relève le passage suivant :

On nous dit que les jeunes gens au nom desquels vous nous écrivez feraient bien de se mettre en rapports avec l'agent de Yorkton, qui fera tout en son pouvoir pour leur trouver des homesteads convenables, pourvu qu'ils n'aient pas déjà acheté d'autres terres.

Les terres en question leur plaisaient beaucoup, et je ne sache pas qu'ils en aient acheté d'autres ; mais il me semble que l'on devrait les indemniser de leurs pertes et de leur dérangement.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

M. RALPH SMITH : Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et le gouvernement de la province de la Colombie-Anglaise ou quelqu'un de ses membres au sujet de la construction d'un chemin de fer ou de l'établissement d'une route le long des côtes de l'île Vancouver, dans le but de porter secours aux marins en détresse.

M. LEFURGEY : Copie de tous papiers, circulaires, instructions ou lettres adressés par le ministère de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires, au sujet de l'immigration, et de tout papier, lettre, etc., s'y rapportant, reçus des agents en Europe au cours de l'année 1906, et se rattachant particulièrement à la 26e question inscrite au feuilleton du 3 décembre 1906.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je profiterai de ce que nous n'avons pas encore abordé l'ordre du jour pour attirer l'attention générale sur certaines assertions susceptibles d'atténuer le respect dû et que, selon moi, la population porte à l'administration de la Justice ; et je n'ai pas d'autre motif de relever ces assertions.

Il y a quelques jours, divers journaux canadiens donnaient l'hospitalité à une dépêche télégraphique annonçant qu'un ancien membre du Parlement avait affirmé dans la province de la Colombie-Anglaise que la charge vacante de juge de la cour suprême de cette province était offerte au plus haut enchérisseur...

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, sera-t-il permis de discuter cette affaire ?

M. L'ORATEUR : J'allais précisément faire observer à l'honorable député (M. Aylesworth) que lorsqu'il s'agit de saisir la Chambre de quelque importante question d'ordre public, les nouveaux règlements portent qu'il faut procéder de la manière suivante :

Le député qui désire présenter une motion de cette nature doit proposer la clôture de la séance dans le but de discuter une question urgente et définie d'ordre public, puis il fait l'exposé de la question à discuter et en fait tenir le texte à l'Orateur qui, s'il trouve la proposition régulière, en donne lecture et demande à la Chambre si elle autorise le député à prendre la parole. S'il y a divergence d'opinion, l'Orateur invite les membres qui sont en faveur de la motion à se lever, et si plus de vingt députés répondent à cette invitation, l'Orateur accorde la parole au motionnaire.

Telle est la règle établie à la dernière session et qui doit désormais guider la Chambre.

M. AYLESWORTH : Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter cette question. Je voulais simplement exposer à la Chambre, afin que chacun sût à quoi s'en tenir, les circonstances qui ont accompagné la publication de la dépêche dont j'ai parlé. Mes observations se borneront à...

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, si l'on saisit la Chambre de cette affaire, d'autres députés pourraient fort bien aimer à formuler des observations.

M. AYLESWORTH : Monsieur l'Orateur, si l'on me permet de terminer, je me contenterai de dire...

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. L'ORATEUR : Il va falloir s'en tenir à la manière de procéder déterminée par le règlement de la Chambre.

LA DEMISSION DE L'HONORABLE M. C. S. HYMAN.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais savoir si le Gouvernement a quelque déclaration nouvelle à faire au sujet de la démission du ministre des Travaux publics, démission que, nous a-t-on dit, il a remise entre les mains du premier ministre dès le commencement de la présente session, et si vous-même n'avez rien de nouveau à nous communiquer par rapport à la démission de M. Hyman en tant que député de London. Cette question a une importance plus qu'ordinaire, et cela parce que....

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre !

M. R. L. BORDEN : Si je pose aujourd'hui cette question au premier ministre, c'est qu'il avait promis de nous donner des explications nouvelles.

M. L'ORATEUR : Je dois dire à la Chambre qu'à part la lettre de démission de l'honorable député de London, lettre dont j'ai donné lecture, je n'ai rien reçu du ministre des Travaux publics. Voyant que je ne recevais pas de ses nouvelles, je lui ai écrit pour appeler son attention sur la manière dont il a donné sa démission.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois ajouter que je n'ai pas reçu, non plus, d'autres nouvelles de M. Hyman. Je lui ai écrit et il ne m'a pas encore répondu.

M. R. L. BORDEN : A-t-on décidé d'accepter sa démission de ministre ?

Sir WILFRID LAURIER : Comme je l'ai déjà dit, rien n'a encore été fait. J'ai prié M. Hyman de revenir sur sa décision et lui ai écrit ; j'attends sa réponse.

LA VERSION FRANCAISE DES "DEBATS".

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'appellerai votre attention, monsieur l'Orateur, ou celle de qui de droit—les comités n'étant pas encore formés, je ne saurais m'adresser au comité des "Débats"—sur le retard d'une dizaine de jours qu'accuse la publication de la version française des "Débats". Ce retard crée beaucoup de mécontentement dans le pays, surtout dans le monde des journalistes, et il est inutile de publier aujourd'hui...

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. L'ORATEUR : L'honorable député enfreint, je crois, la règle dont j'ai donné lecture.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. J. D. REID : Je demanderai à l'honorable ministre des Douanes s'il se propose de se conformer à l'ordre que, sur ma demande, la Chambre a donné à la dernière session de déposer un état indiquant les remises faites par le Gouvernement pendant un temps déterminé.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Oui. Si je ne me trompe, l'honorable député veut parler d'une demande de rapport que je dus le prier de modifier et dont l'honorable leader de la gauche (M. Borden) adoucit quelque peu les termes.

M. R. L. BORDEN : Serait-il possible de déposer sur le bureau de la Chambre un état indiquant les rapports dont le dépôt fut ordonné au cours de la session dernière ? Cela rendrait de réels services.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, voudrez-vous prendre note de cette demande ?

LA VENTILATION DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : J'aimerais savoir si le ministre, quel qu'il soit, qui dirige le ministère des Travaux publics sera en mesure de nous donner demain quelques maigres renseignements sur le mode de ventilation de la Chambre. L'aérage semble être plus détestable qu'il ne fût jamais.

Sir WILFRID LAURIER : C'est le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) qui dirige par intérime le ministère des Travaux publics.

LES SOCIETES INDUSTRIELLES ET COOPERATIVES.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose la seconde lecture du bill (n° 2) concernant les sociétés industrielles et coopératives.

A la session dernière, lorsque je déposai cette proposition de loi, j'en exposai la nature et l'objet, et je fis part à la Chambre de certaines statistiques relatives au fonctionnement de la coopération en différents pays d'Europe. Ces statistiques sont un peu longues. J'en avais fait la compilation avec soin, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les repasser en revue. Les députés qui aimeraient à se rendre compte des résultats vraiment extraordinaires obtenus en très peu de temps au moyen de la coopération dans les pays où elle est régulièrement implantée sous l'égide de la loi, n'auront qu'à se reporter aux "Débats" de la dernière session.

Certains membres de la Chambre connaissent déjà et l'objet et la nature de la coopération. L'objet général de la coopération est de permettre aux gens dont les ressources sont limitées, particulièrement aux ouvriers et aux cultivateurs, de grouper l'effort individuel dans le but d'obtenir des résultats qui, règle générale, ne sont à la portée que des seuls capitalistes ou des personnes pouvant disposer de sommes considérables. La Chambre me permettra sans doute de citer ici la définition que, dans son dictionnaire d'Economie politique, édition de 1891, le grand économiste français Léon Say donne de la coopération :

La coopération, au point de vue démocratique et particulièrement ouvrier, est considérée comme une forme nouvelle d'association ayant pour but de faire naître et d'utiliser la petite épargne, de supprimer certains intermédiaires et de s'approprier, collectivement d'abord, individuellement ensuite, les bénéfices obtenus en commun.

Rien de plus naturel que ce système. Envisagé théoriquement, il n'innove pas; il tend simplement à agglomérer des ressources le plus souvent minuscules, et à en tirer parti par des moyens plus ou moins variés, comme le font les grandes sociétés industrielles, commerciales et financières.

Sir WILFRID LAURIER.

A cette définition il convient d'ajouter que dans les grandes sociétés, le capital l'emporte par son vote, tandis que dans les sociétés coopératives chaque intéressé n'a qu'une seule voix. Que l'associé n'ait apporté qu'une très faible part du capital, son influence sur la direction est tout aussi puissante que si sa mise de fonds eût été beaucoup plus importante.

Différentes sortes de sociétés coopératives ont fait leur apparition dans les divers pays d'Europe où la coopération est en faveur. Ainsi, on a vu naître la coopération dont l'objet est d'acheter les marchandises en grande quantité et à bas prix pour les détailler ensuite moyennant un léger bénéfice aux membres de la société : la coopération dont le but principal est le prêt de petites sommes aux nécessiteux offrant quelque garantie de remboursement ; la coopération industrielle qui permet aux ouvriers habiles dans un art ou une industrie de réunir leurs efforts dans le but de produire collectivement et en grande quantité les articles qu'ils sont aptes à fabriquer ; enfin la coopération ayant pour objet l'achat de terres et de bâtiments.

Mise en pratique sous ces diverses formes, la coopération n'a jamais cessé de donner en Europe les résultats les plus satisfaisants. J'ai rappelé l'année dernière l'exemple remarquable donné par les Equitables pionniers de Rochdale qui, au nombre de dix-huit ou de vingt, se formèrent en association en 1844, n'ayant pour tout capital que la contribution de quelques schellings versée par chacun des membres. A l'origine la société ne se composait que de vingt-huit ouvriers. En 1878, le mouvement de ses affaires s'élevait à £298,888 sterling et ses bénéfices se chiffraient à £40,679 sterling. C'était une société distributive ayant pour objet l'achat de choses nécessaires à la vie. Elle existe encore en Angleterre où elle s'est développée d'une façon merveilleuse. Non seulement elle achète, mais elle fabrique et elle importe, elle possède des navires, et ses ramifications ont pris une très grande extension.

Chez les ouvriers, le but principal de cette coopération est l'achat des choses nécessaires à la vie et des outils dont ils se servent. En réunissant de petits capitaux et grâce au crédit dont jouit la société, ils peuvent se procurer ces choses à bas prix, à des conditions faciles, et les résultats que l'on obtient sont toujours excellents.

Les coopératives agricoles sont aussi très florissantes non seulement sur le continent européen, mais depuis quelques années on en a établi plusieurs en Angleterre qui ont donné d'excellents résultats. Les fins de ces associations sont multiples ; elles ont pour objet, par exemple, d'obtenir des conditions avantageuses pour le transport des produits agricoles, de faire des arrangements avec les agents des compagnies de chemins de fer et de navigation, d'acheter

des machines agricoles et des engrais ; en un mot, elles embrassent tout ce qui se rattache à l'agriculture.

Je ferai observer qu'en Angleterre, à venir jusqu'à ces dernières années, la principale raison d'être des sociétés coopératives était l'achat des choses de première nécessité. La nature de ces associations varie selon les pays. En Angleterre elles empruntèrent leur forme à la société des Equitables pionniers de Rochdale. Ceux d'entre nous qui se donneront la peine de consulter les savants écrits de M. Pratt sur la "Transformation de l'Agriculture" en Angleterre et un autre ouvrage encore plus récent, publié il y a quelques semaines ou il y a quelques mois, et intitulé "Transition of Agriculture in England", verront que la classe agricole d'Angleterre commence à se rendre compte qu'elle est débordée par les asociations coopératives du continent, qui écoulent leurs produits agricoles en Angleterre à des prix inférieurs à ceux des produits anglais. Les cultivateurs anglais ont donc suivi cet exemple en organisant des coopératives dans toutes les parties du pays, plus particulièrement dans le voisinage des grandes villes, pour la fourniture du lait, du beurre, des œufs et des produits agricoles en général. Par ce moyen, ils ont pu lutter avec succès contre les envahisseurs de leur marché.

Voici un point sur lequel je désire fixer particulièrement l'attention de la Chambre. M. Pratt observe qu'en Angleterre on n'a pas encore établi, du moins sur une base générale, de sociétés coopératives tenant de la banque pour fournir aux cultivateurs et aux ouvriers, en cas de besoin, de petites sommes pour l'exploitation de leurs industries, et il déplore l'absence de ces petites banques coopératives qui sont très répandues en Allemagne et surtout en Italie.

Je mentionne ce fait, parce qu'un des buts que je me suis proposé d'atteindre en déposant ce projet de loi, c'est de diriger le mouvement coopératif au Canada vers la création d'institutions effectuant des prêts et les opérations de banques sur une petite échelle. Les auteurs qui ont récemment traité cette question estiment que les associations coopératives, pour rendre tous les services qu'on en peut attendre, doivent combiner ces différentes opérations : l'achat des choses nécessaires à la vie, la vente des produits, l'avance de petites sommes qu'on ne peut obtenir des banques ordinaires. Je dois mentionner aussi que le projet de loi que j'ai déposé porte que ces associations coopératives ne pourront faire de prêts qu'à leurs membres réguliers. Je fais cette observation parce qu'un banquier de Montréal à qui je parlais de cette question m'a dit que cette restriction faisait disparaître en grande partie les objections que l'association des banquiers pourrait avoir à l'adoption du bill.

Dans les pays d'Europe qui ont favorisé l'établissement des sociétés coopératives, l'expérience a démontré que cette forme d'association tend à faire disparaître les "trusts" en ce que les sociétés se groupent pour faire leurs achats aux conditions les plus avantageuses. On a invariablement constaté que la coopération tend à faire disparaître les monopoles. D'autre part, ces petites banques, les caisses rurales, comme on les appelle en France, en Italie, en Allemagne et en Autriche, ont eu pour effet de prévenir l'usure, car ceux qui ont besoin de petites sommes et se trouvent dans l'impossibilité de les obtenir des grandes banques peuvent, s'ils offrent les garanties de solvabilité nécessaires, obtenir facilement l'argent dont ils ont besoin à des conditions faciles.

Une autre conséquence de cette législation, à en juger par les résultats dans les pays dont j'ai parlé, c'est qu'elle produira un effet salutaire sur la mentalité, sur l'état d'esprit du peuple en ce qui concerne les habitudes propres à lui procurer le bien-être matériel. En Hongrie, en Italie, en Suisse, en d'autres pays de l'Europe où il était à désirer que l'on fît adopter au peuple des habitudes d'économie et de prévoyance, on a constaté que l'établissement de ces institutions avaient été d'une très grande utilité.

J'ai, l'an dernier, fourni des statistiques au sujet de certains pays où pareille législation a déjà été adoptée. Ces statistiques se rapportent à l'Angleterre et à l'Allemagne où, peut-être plus qu'ailleurs, sauf en Italie, les résultats ont été particulièrement satisfaisants. En Italie, ce n'est pas exagérer que de dire que l'établissement des banques rurales et du système coopératif a complètement révolutionné le pays et amélioré à un haut degré la condition des classes agricoles et des classes ouvrières dans les grandes villes.

En France, le genre de coopération auquel on a principalement eu recours a été celui de la classe agricole et des sociétés d'agriculture ayant pour but l'acquisition des instruments aratoires et des engrais et l'expédition des produits agricoles en grande partie sur les marchés anglais. C'est ainsi que les produits des maraîchers français ont, en très grande partie, supplanté les produits des maraîchers anglais en Angleterre.

Le mouvement coopératif s'est affirmé un peu tardivement en Belgique, mais son développement en ce pays a été très considérable et ses résultats ont été les mêmes que dans d'autres pays de l'Europe.

En ce pays, monsieur l'Orateur, on aurait tort de croire qu'aucun effort n'a été fait en vue de la coopération. Ainsi que j'ai pu le constater depuis la dernière session, il y a un certain nombre de sociétés coopératives qui fonctionnent très bien dans diverses parties du pays, et l'on a même légiféré dans quatre provinces au sujet de la coopération.

Je vais citer les statuts de ces quatre provinces. Dans l'Ontario la coopération a été légalisée sous l'empire des statuts revisés d'Ontario, 1897, au chapitre 202 ; au Manitoba, en vertu des statuts revisés de cette province, de 1902, chapitre 36 ; dans la Colombie-Britannique, 1897, chapitre 17. Dans notre province de Québec, une loi a été adoptée en 1906. C'est le chapitre 3, des statuts de 1906. Aux yeux de tout député qui examinera cette législation il est évident que, bien que la coopération soit légalisée dans les quatre provinces que je viens de mentionner, la législation n'est pas uniforme ; dans chaque province elle diffère en ce qui concerne l'organisation, le contrôle et la liquidation de ces sociétés. Je ne suis pas très au courant de la législation des trois autres provinces, mais dans la province de Québec, l'article de la loi qui s'applique aux objets de ces sociétés coopératives ne mentionne pas spécialement les opérations de banque comme étant l'un des attributs de l'association. Je vais lire l'article de la loi provinciale de Québec adoptée en 1906, en tant qu'elle s'applique au but de la société. C'est l'article 5 du chapitre 33, 6e an. Edouard VII :

La société a pour but l'étude, la protection et la défense des intérêts économiques des classes ouvrières. Afin d'atteindre ce but la société peut acheter, pour les revendre à ses membres seulement, les objets nécessaires à la vie, ou ce qui est nécessaire aux travaux d'une industrie spéciale, peut ouvrir des crédits et faire des prêts, établir pour les associés des travaux en commun, ou leur permettre de faire les opérations de la production, et de vendre les produits de ces opérations, soit collectivement, soit individuellement."

Je crois qu'il est évident, du moins c'est ainsi que je l'ai compris, qu'il n'entre pas dans les attributions des législatures provinciales d'autoriser spécialement les sociétés coopératives à faire des opérations de banque, car c'est là une question qui relève de notre propre législation, et les opérations de banque sont l'une des particularités les plus importantes de la coopération. Je doute fort qu'une province quelconque, même au moyen d'une législation détournée, puisse autoriser les sociétés coopératives à faire des affaires de banque, et cependant, ce sont des affaires de banque qu'elles doivent faire, bien que ce soit sur une petite échelle, avec des prêts peu considérables, de faibles dépôts, le tout dans des proportions restreintes ; et cependant ce sont des affaires de banque, et je suis d'avis qu'il faut qu'elles soient autorisées par notre propre législation. La législature de Québec a juridiction en ce qui concerne les sociétés coopératives, en ce qui concerne cette particularité des affaires de banque. Le but des sociétés coopératives étant d'encourager les efforts réunis parmi les agriculteurs, l'agriculture relève également de notre législature, tout comme elle relève conjointement de la législature provinciale.

En ce qui concerne les classes ouvrières, nous avons considéré que le parlement fédéral peut légiférer en ce qui concerne le travail, en vertu de l'article général décrétant qu'il peut légiférer en ce qui concerne la paix, le bon ordre, le bon gouvernement et le bien général du pays. Il est évident, aux yeux des membres de la Chambre, qu'il serait fortement à désirer que nous eussions une législation uniforme à ce sujet, en dehors des raisons spécifiques que je viens d'exposer à la Chambre. Si vous voulez encourager un mouvement national général dans tout le pays en ce qui concerne la coopération, il est nécessaire que la législature fédérale elle-même ; que tout mouvement de la part du Gouvernement pour encourager la coopération, ou pour fournir des statistiques dans l'intérêt de la cause, doit être fait par la législation fédérale. Sous ce rapport, c'est un peu comme les questions de la tempérance et de l'observation du dimanche qui tombent sous la juridiction du parlement fédéral, lorsqu'il s'agit d'adopter une loi pour le bien général du Canada, devant être appliquée par tout le pays.

Or, monsieur l'Orateur, la législation que nous trouvons en vigueur en Europe relativement à la coopération diffère, naturellement, dans les divers pays. Chez certains peuples, il a été nécessaire d'adopter certaine législation qu'il eut été impossible d'adopter ailleurs. En tenant compte de ce fait, il m'a semblé que la meilleure forme de législation que nous pourrions adopter en ce pays, ressemblerait beaucoup à celle qui est en vigueur en Angleterre. Je vais en quelques mots exposer à la Chambre la tendance générale de la loi que j'ai soumise à votre considération. En premier lieu, je crois qu'il sera nécessaire de pourvoir aux moyens d'organiser ces sociétés, moyens qui devraient être simples et peu coûteux. J'y ai pourvu en proposant que les particuliers, au nombre de douze au moins, qui ont l'intention de se constituer en société coopérative devront adopter des règlements, établir une constitution indiquant les divers buts de la société coopérative et son mode d'opération. Un avis en bonne et due forme est déposé entre les mains du directeur de la poste de la localité où la société a établi son principal bureau d'affaires, et un double de cette déclaration est envoyé au ministre du Travail, car il m'a semblé que la surveillance convenable de ces sociétés devait incomber au département du Travail. La loi a pour but principal d'aider aux classes ouvrières, d'aider aux pauvres, et il me semble que, pour ces raisons entre autres, il serait bon de mettre ces sociétés sous la surveillance du département du Travail. Si la société a pour but les opérations de banque, elle est assujettie à certaines règles et articles spéciaux de l'acte, afin d'offrir une garantie que les affaires de banque seront faites d'une manière convenable et sous la surveillance de qui de droit. Le capital dans ces sociétés n'est pas susceptible d'être retiré. On peut l'augmenter, on peut le diminuer

par l'accession de nouveaux membres ou le départ d'anciens membres, mais en aucun cas on ne peut le diminuer au-dessous du montant du capital primitif placé lors de la fondation et de la déclaration. Dans le cas d'une association coopérative de commerce de banque, il y a une disposition spéciale pour l'établissement d'une réserve afin de pourvoir au paiement des dettes. Il y a une disposition qui ne se trouve pas dans la loi anglaise, mais qu'il m'a semblé nécessaire d'introduire ici, et qui, dans le cas d'une société coopérative de commerce de banque, défend que l'un des associés puisse se retirer, à moins qu'il n'ait d'abord payé toutes ces contributions, et à moins que cette association de commerce de banque n'ait une réserve dont je laisse à la Chambre le soin de déterminer le pourcentage.

M. LANCASTER : L'honorable député voudra-t-il nous dire quel est l'article de son bill qui statue à cet égard ?

M. FIELDING : C'est le paragraphe "C" de l'article 6.

M. MONK : Dans la plupart des pays d'Europe, la responsabilité d'un membre d'une société coopérative est illimitée, et qu'il se retire ou non, il reste responsable. Or, ces sociétés coopératives fonctionnent très bien, grâce à la sévérité de cette règle. Aucune de ces sociétés n'a jamais perdu un seul sou, et cependant il me semble qu'en ce pays une pareille condition aurait pour effet d'empêcher la coopération de devenir une institution très populaire. En ce pays, nous considérons que lorsqu'un homme s'est retiré d'une société, sa responsabilité comme tel devrait cesser. Je me suis efforcé de surmonter cette difficulté en proposant qu'il puisse se retirer, pourvu que la société ait une réserve régulièrement établie, dans le cas d'une association faisant le commerce de banque, parce qu'il semble juste qu'un homme qui a été associé et a contribué régulièrement à établir cette réserve, puisse se retirer et être déchargé de toute responsabilité future.

C'était là une difficulté sérieuse, mais il me semble qu'à moins que nous ne prévoyions le retrait du capital, même dans le cas d'une association faisant le commerce de banque—cette désignation est peut-être un peu exagérée, mais c'est la seule qui s'applique au cas actuel—les gens seront peu tentés d'établir des associations faisant le commerce de banque, et cependant, elles sont absolument nécessaires lorsque le commerce de banque est l'un des objets de la société.

Le bill ordonne la publication de rapports semestriels qui devront être publiés et conservés au bureau principal de l'association, afin que le public puisse facilement les consulter. Tous les amendements aux statuts de l'association, quand ceux-là sont régulièrement adoptés par l'association, doivent être sanctionnés, après examen, par le département du Travail. Le projet exige la vérification annuelle des comptes et un rapport annuel soumis par l'association au ministre. La publicité du rapport annuel est aussi assurée par le bill. Les termes du bill confèrent au ministre un droit de surveillance très étendu. Il peut en outre obtenir les rapports annuels, s'il juge à propos de les obtenir. Les livres peuvent être inspectés par tout membre de l'association et le ministre lui-même peut avoir accès aux livres. Sur demande faite au ministre, un examen des livres peut aussi être obtenu si cet examen est refusé par les employés de l'association. Dans les circonstances indiquées à l'article 17, le ministre peut annuler l'autorisation, s'il juge que l'association en a fait un mauvais usage. Les ministres peuvent devenir membres de l'association à un âge que j'ai laissé en blanc pour que la Chambre puisse le déterminer, et ils ont certains pouvoirs relatifs à la manière de disposer de leurs parts dans l'association, pouvoirs qui peuvent être exercés tel qu'indiqué dans l'article relatif aux mineurs.

La nature des placements de l'association est déterminée et indiquée dans l'article 22. Des différends peuvent surgir entre les membres de l'association et il est utile de pourvoir au règlement de ces différends sans avoir recours aux procès dispendieux. On y a pourvu au moyen d'un article du bill que les honorables députés pourront lire. La société peut fusionner avec d'autres sociétés à des conditions qui sont exposées dans le bill. Dans le cas d'insolvabilité on a jugé nécesaire d'établir des règles spéciales quant à la responsabilité des associés. Je ne veux pas, pour le moment, occuper le temps de la Chambre à discuter ce côté de la question, mais on a établi dans l'un des articles des règles spéciales quant à la responsabilité des associés advenant la faillite de l'une de ces associations, lequel cas ne se produira que très rarement, car je dois dire que parmi toutes les sociétés coopérative de l'Europe continentale et de l'Angleterre, je n'ai pas constaté un seul cas de faillite de ces associations ; mais dans l'un des articles, j'ai établi des règles en vertu desquelles les membres qui ont cessé de faire partie de l'association restent encore responsables, sauf certaines restrictions indiquées dans l'article. Le département chargé de la surveillance de ces associations est, aux termes du bill, armé de pouvoirs assez étendus et on lui laisse une latitude assez considérable. Il y a un article disposant que le département du Travail peut établir des règlements relatifs à l'application de cette législation qui lui confère certains pouvoirs relatifs à la régie de ces associations.

Telles sont, monsieur l'Orateur, les principales particularités du bill. L'an dernier, lorsque j'ai présenté ce bill—l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) n'a pas semblé être opposé à une législation de ce genre. Tout en disant que la Chambre devrait procéder avec prudence, il a admis

l'utilité de ces associations, mais il a fait remarquer que nous avons déjà dans le pays une loi générale réglementant l'établissement des caisses d'économies. "penny banks." Ces caisses sont très utiles, à leur manière, surtout pour les jeunes gens, mais il faut dire aux membres de cette Chambre que le but de cette loi est beaucoup plus important que celui des caisses de petite économie. Elle a pour but de permettre aux classes les plus pauvres de la population de se coaliser afin de pouvoir faire ce qui, règle générale ne peut être fait que par des capitalistes.

Je dois dire à la Chambre que le mouvement en faveur des caisses de petites économie a cessé en Angleterre et que, par contre, le mouvement en faveur de la coopération augmente chaque jour. En ce pays, sous l'empire de la loi adoptée sur la proposition de mon honorable ami le ministre des Finances, nous n'avons qu'une seule caisse de petite économie, celle qui a été établie dans la ville de Toronto. Bien qu'elle ait passablement réussi, il doit être évident pour la Chambre qu'elle ne répond pas à toutes les exigences auxquelles la présente législation se propose de suppléer. On a prétendu que cette législation nuirait peut-être à nos banques régulières. A ce propos, je dirai à la Chambre que, dans aucun pays où la coopération existe actuellement l'on n'a constaté qu'elle ait faite le moindre tort aux grandes institutions monétaires. Au contraire, en éclairant le peuple et en lui faisant contracter des habitudes de prévoyance et d'économie, elle favorise le mouvement des grandes institutions de banque, et comble pour ainsi dire une lacune dans le système financier de tous les pays où l'on ne trouve que des banques puissantes. En Italie et en Allemagne, où ces banques coopératives existent presque partout, il n'y a pas eu la moindre plainte de la part des grandes institutions financières, disant que la coopération avait nui à leurs affaires. Dans les circonstances, je crois que l'objection est mal fondée. On a dit que le pays n'était peut-être pas prêt pour cette législation. Je ne crois pas que cet argument soit mieux fondé, car le pays se développe rapidement et nous avons de nombreuses classes ouvrières, lesquelles, avec nos classes agricoles requièrent des institutions de ce genre. Notre condition me paraît ressembler beaucoup à celle qui existait en Europe lorsqu'on y a d'abord établi la coopération, et je ne crois pas que cette objection soit bien fondée.

Je dois dire à l'appui de cette proposition qu'elle a été examinée par quelques-unes de nos institutions commerciales, et je voudrais lire à la Chambre—c'est très court—le rapport fait par un comité de la chambre de commerce de Montréal, qui a fait une étude spéciale de mon projet et qui a confié l'examen de ce bill à un sous-comité composé de négociants. Voici le rapport fait le 27 novembre dernier :

M. MONK.

Votre comité après avoir examiné le projet de loi relatif aux sociétés coopératives et après avoir entendu une déclaration faite par M. A. Desjardins, de Lévis, concernant les sociétés coopératives de crédit, et après avoir fait une étude des documents qui lui ont été présentés par M. Desjardins et autres, en est arrivé à la conclusion suivante : Votre comité croit qu'un mouvement de cette nature serait d'une grande utilité pour encourager l'esprit d'initiative parmi les classes ouvrières et agricoles, encourager un grand nombre d'opérations de la part de gens dont les moyens sont limités et développer les habitudes d'économie.

Considérant que l'expérience d'un grand nombre de pays a déjà justifié l'efficacité de cette législation, surtout durant le dernier quart de siècle, et particulièrment en Italie, où le fonctionnement des banques populaires de Luzzatti a été couronné de succès ; en Allemagne, où les banques rurales du type Raiffensen ont été très utiles ; en Angleterre et en d'autres pays européens ; considérant que la législature de Québec vient de reconnaître le principe de cette législation, par un statut récent de 1906 (6 Edouard VII, chap. 33) et que l'établissement de Lévis, à titre d'expérience sous le régime de cette loi, a démontré l'avantage que l'on pourrait retirer de la généralisation des banques et des institutions populaires de crédit ; considérant qu'il serait utile et même nécessaire de compléter ce statut provincial par une loi fédérale, non seulement pour étendre les bénéfices de la coopération à tout le Canada, mais pour compléter l'exercice du pouvoir législatif qui semble insuffisant au parlement provincial pour donner à ces sociétés le développement nécessaire ; votre comité se fait un devoir de recommander ce bill au conseil de la chambre de commerce et à la Chambre des communes, et d'exprimer le désir qu'une législation fédérale affirme le principe de l'organisation de sociétés coopératives agricoles, industrielles et financières dans le but de favoriser la production, la distribution et le crédit et de pourvoir aux mesures nécessaires afin d'atteindre ce but.

Le tout respectueusement soumis,
Signé: A. DESJARDINS,
Président de la compagnie.
D. MASSON,
L. J. LORANGER,
FORTUNAT BOURBONNIERE,
Secrétaire.

Il existe déjà quelques-unes de ces sociétés et leurs opérations semblent utiles à la population. Chaque jour nous entendons dire que de graves conflits ont éclaté entre patrons et ouvriers. Ces conflits ont leur source dans le mécontentement de ceux que la fortune n'a pas favorisés et qui n'ont que le fruit de leur travail pour vivre. Le but du présent bill est d'encourager la création d'institutions qui contribueront beaucoup à apaiser ce mécontentement. Selon moi, des lois comme celle-ci qui plairaient à la classe ouvrière seraient plus utiles que les prescriptions législatives entachées de communisme auxquelles on est parfois obligé d'avoir recours.

La Chambre n'ignore pas qu'en Europe certains corps législatifs sont saisis de pro-

jets de loi décelant des tendances beaucoup plus radicales. En France, les législateurs sont à la veille d'étudier un projet de loi déposé par M. Paul Doumer, qui ferait participer l'Etat aux bénéfices résultant de toutes les concessions et de tous les marchés adjugés par l'Etat et qui permettrait aussi aux ouvriers de participer aux mêmes bénéfices. Le projet de loi de M. Doumer va même plus loin et décrète que les ouvriers recevront une part des profits nets de toutes les entreprises privées. En l'absence d'une stipulation contraire, les bénéfices que donneront ces entreprises seront également partagés entre le propriétaire ou l'entrepreneur et les employés. Le bailleur de fonds recevra l'intérêt à un taux modéré, puis aura lieu le partage des profits entre l'entrepreneur ou le propriétaire et ses employés qui auront exécuté les travaux. Ce projet de loi ferait faire un grand pas vers le socialisme et on l'a sévèrement critiqué en France.

Le bill que je soumets va beaucoup moins loin. Il se borne à permettre la coopération parmi les classes moins favorisées de la fortune pour des fins légitimes. J'espère que la Chambre l'accueillera avec toute la faveur qu'il mérite, selon moi.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je suis d'accord avec l'honorable député (M. Monk) à dire que ce projet de loi ne renferme rien de très radical ni de très dangereux. Mon honorable ami a déjà laissé entendre qu'il serait peut-être à propos d'en confier l'examen à un comité spécial. J'accueille cette proposition avec plaisir, bien que nous ne soyons pas prêts à nommer dès maintenant les membres de ce comité. Le succès remporté par les sociétés coopératives est si connu qu'on ne saurait mettre en doute ce que l'honorable député (M.Monk) nous en a dit.

Si ce n'était du commerce de banque que le bill tend à autoriser, il ne serait pas nécessaire de s'adresser au Parlement, car les assemblées législatives des provinces peuvent permettre toutes les mesures coopératives nécessaires. Si le bill offre un danger c'est au sujet des opérations de banque. Sous ce rapport, il faudra l'étudier avec soin et prendre toutes les mesures de protection indispensables.

J'avoue que la loi sur les caisses de petite économie n'offre pas les moyens d'atteindre le but auquel tend ce projet de loi. D'un autre côté, je ne crois pas qu'une loi semblable soit aussi nécessaire au Canada que dans les pays que l'honorable député a cités comme exemple. Nos banques canadiennes ont étendu au loin le champ de leurs opérations. Autrefois, une banque était une institution établie dans une grande ville et s'occupent uniquement de transactions importantes, tandis qu'aujourd'hui, dans chaque petit village renfermant quelques centaines d'habitants, il y a une succursale de banque et, parfois, trois ou quatre.

Ces succursales ne s'occupent pas seulement de grosses opérations financières ; elles font aussi de petites transactions, lorsque les besoins du commerce l'exigent. Un homme respectable qui possède un billet d'un montant peu élevé l'escomptera dans une succursale de banque. Ainsi, de nos jours, les avantages qu'offrent les banques sont à la portée du pauvre. Mais, il peut y avoir des besoins que ces institutions ne sauraient satisfaire et que combleraient les sociétés comme celles dont le bill autorise la création.

Le projet de loi a deux caractères distinctifs. D'abord, la société ne pourra faire un commerce de banque hors du district électoral où elle aura son siège. Cette disposition circonscrit le champ de ses opérations. Ensuite, la société ne pourra faire un commerce de banque qu'avec ses propres membres, recevoir leur argent en dépôt et leur prêter des fonds. Ces deux dispositions limitent la sphère d'activité de la société et amoindrit le danger des privilèges qui lui seraient conférés. Le comité spécial qui étudiera le projet de loi devra exercer beaucoup de prudence, afin d'entourer de toutes sortes de garanties les opérations de banque des sociétés coopératives. En effet, celles-ci auront la gestion des épargnes du pauvre et l'honorable député, j'en suis sûr, sera bien aise qu'on les protège.

Je consens à renvoyer le bill devant un comité spécial dont les membres seront choisis après consultation avec l'honorable député.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX : A titre de ministre du Travail, j'approuve cordialement le projet de loi déposé par le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). A la dernière session, lorsque celui-ci eut saisi la Chambre de cette question, le ministère du Travail, alors dirigé par mon collègue, le ministre de la Justice (M. Aylesworth), prit les moyens de faire connaître les grandes lignes du projet par la voie de la " Gazette du Travail." Depuis, le ministère a reçu plusieurs lettres d'approbation.

Avant la rentrée des Chambres, j'eus l'occasion de m'entretenir de ce sujet avec l'honorable député. Je lui déclarai, je crois, que le département du Travail lui prêterait son concours pour élaborer tout projet de loi favorablement accueilli par la députation. Après que le comité spécial aura étudié la question avec soin, il nous renverra le bill qui sera, j'en ai la ferme conviction, bien reçu des députés des deux partis et du public en général.

Je puis dire que la classe ouvrière au Canada se montrera très favorable à ce projet de loi. J'ajouterai que le fondateur de ces sociétés coopératives, M. Desjardins, a fait, dans la province de Québec et dans les villes de Montréal et de Québec principalement,

plusieurs conférences sur ce sujet devant nos sociétés d'économie sociale et nos chambres de commerce. Elles ont popularisé ce projet de loi, et nous devons l'en féliciter. Il sera au Canada ce que M. Luzzati a été en Italie : le propagateur des habitudes d'économie et d'épargne parmi la classe peu fortunée.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu une 2e fois.)

M. FIELDING : L'honorable député consent-il à biffer les noms des membres du comité spécial jusqu'à ce que nous en causions avec lui. Nous soumettrons d'autres noms plus tard.

M. MONK : Volontiers.

2e LECTURE

Du bill modifiant la loi sur les chemins de fer au sujet des procédures d'arbitrage.

M. E.-A. LANCASTER propose la 2e lecture du projet de loi (n° 3) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer, au sujet des procédures d'arbitrage.

Monsieur l'Orateur, il s'agit d'un bill que la Chambre a adopté à l'unanimité des voix à la dernière session et qui, j'ai lieu de le croire, ferait partie du recueil de nos lois si le Sénat ne l'avait pas laissé de côté pour une raison quelconque. Il fut déposé devant l'autre Chambre, mais ne fut ni lu une deuxième fois ni délibéré.

La question est fort simple et il me suffirait probablement, pour obtenir l'assentiment de la députation, de raconter ce qui eut lieu dans cette enceinte lors de la deuxième lecture du bill, à la dernière session.

Je cherche à faire revivre la loi qui était en vigueur avant 1903. Cette année-là, l'acte général des chemins de fer fut refondu et, par inadvertance ou autrement, les prescriptions législatives que j'entends modifier furent adoptées. Lors de l'expropriation d'un terrain pour l'établissement d'une voie ferrée, si le propriétaire et la compagnie ne peuvent pas tomber d'accord, la compagnie, seule, peut avoir recours aux tribunaux pour faire nommer des arbitres, trancher le litige et indemniser le propriétaire. Jusqu'en 1903, l'une ou l'autre partie pouvait prendre l'initiative, ce qui est raisonnable. Cependant, à cause d'une lacune de la loi de 1903, la compagnie seule peut présenter la requête. Dès que cet inconvénient fut signalé à la Chambre, à la dernière session, et dès que j'eus proposé d'y remédier au moyen d'un projet de loi rédigé dans les mêmes termes que le présent bill, celui qui remplissait alors les fonctions de ministre de la Justice et qui est aujourd'hui juge en chef de la cour suprême, reconnut qu'il fallait adopter le bill et déclara qu'il avait lui-même eu le dessein de faire subir cette retouche à la loi. La Chambre approuva le bill qui fut transmis au Sénat.

M. LEMIEUX

Dans ces circonstances, il serait oiseux de rien ajouter. Le projet de loi n'étant que l'exacte reproduction de celui que la Chambre a adopté à la dernière session, après avoir reconnu qu'il accordait une protection légitime aux propriétaires fonciers, j'espère que le premier ministre ne s'opposera pas à son adoption.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette que le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne soit pas ici. Est-ce le même projet de loi qui a été déposé l'an dernier ?

M. LANCASTER : Exactement le même.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu une 2e fois, délibéré en comité et rapporté.)

RENVOI D'UN BILL (N° 4) MODIFIANT RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (n° 4), déposé par M. Lancaster, tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer, au sujet des passages à niveau.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln) : Je suis prêt à accepter la discussion ; il me tarde même de le faire. Mais, je ne voudrais pas insister, vu l'absence du ministre des Chemin de fer. Il s'agit du bill ayant trait aux passages à niveau que la Chambre a adopté à la dernière session, mais que le Sénat a rejeté.

(Réservé).

2e LECTURE

Du bill modifiant la loi sur les certificats de capitaine et de second.

M. E.-A. LANCASTER propose la 2e lecture du projet de loi (n° 5) tendant à modifier la loi relative aux certificats de capitaine et de second de navire.

Monsieur l'Orateur, j'ai déjà déposé un projet de loi semblable à la dernière session. Il exigeait des aspirants d'autres qualités que celle de sujet anglais, mais la Chambre approuva à l'unanimité des voix la disposition relative à la nationalité. Les autres exigences du bill provoquèrent un débat plus ou moins long, et le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) crut qu'il était préférable de confier l'examen du projet de loi à un comité spécial. Je regrette de dire que le comité ne présenta pas de rapport avant la prorogation du Parlement. Malheureusement, cela arrive fréquemment lorsque des bills publics sont renvoyés à des comités spéciaux. Sans jeter de blâme sur personne, je regrette que, lorsqu'un bill dont le principe a été approuvé par le vote de la 2e lecture est renvoyé devant un comité spécial, celui-ci néglige de présenter son rapoprt aux Communes avant la prorogation, pour des raisons d'une importance secondaire.

Dans sa forme actuelle, le bill dispose seulement que les capitaines et seconds des

navires canadiens doivent être des sujets anglais. Dans la république voisine, la loi prescrit formellement que les mêmes officiers des navires appartenant à des citoyens des Etats-Unis doivent être citoyens américains. Nous devrions en faire autant pour protéger nos capitaines et nos seconds et ne pas les laisser supplanter par des Américains, lorsqu'ils sont privés du privilège d'exercer leur métier à bord des navires des Etats-Unis.

L'an dernier j'ai proposé de biffer certains mots de la loi. Le ministre de la Marine et des Pêcheries crut que cette suppression aurait pour résultat d'exiger des capitaines et des seconds trois ans de séjour au Canada, même lorsqu'ils seraient sujets anglais. Ce n'était pas là mon intention. Voilà pourquoi je demande par le présent bill de retrancher de la loi actuelle les mots " ou les personne domiciliées au Canada depuis trois ans au moins." L'article 4 du chapitre 43 des statuts 57-58 Victoria substitue un nouvel article à l'article 3 de la loi adoptée en premier lieu, et il dispose que :

Des examens pourront être institués au Canada pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins. . .

Et le reste. Je propose de biffer les mots " ou les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins." De cette manière, personne ne pourra obtenir un certificat sans être sujet anglais et celui qui sera sujet anglais n'aura pas besoin d'avoir son domicile au Canada pendant une période de temps quelconque.

Au cas où l'on douterait que la loi américaine est bien telle que je l'ai dit, qu'on me permette de citer une lettre écrite par deux inspecteurs régionaux des Etats-Unis, lettre que j'ai obtenue du département du Commerce et du Travail au bureau de l'inspecteur régional de Buffalo. Elle est adressée à M. W. D. Graham, secrétaire de l'association canadienne des capitaines et des seconds. Le dernier paragraphe de cette lettre est ainsi conçu :

En réponse à votre deuxième question, je dois dire qu'une loi du Congrès, sanctionnée le 28 mai 1896, édicte que, après le premier jour de janvier 1897, personne n'aura qualité pour posséder un certificat de capitaine ou d'officier de quart d'un navire marchand des Etats-Unis, s'il n'est pas citoyen américain de naissance ou si la période de temps nécessaire pour se faire naturaliser n'est pas entièrement écoulée.

Il est certainement du devoir du Parlement de protéger les sujets anglais et de se mettre en état de dire aux autorités américaines : Tant que vous maintiendrez cette loi, le Canada fera en sorte que personne ne puisse occuper un emploi d'officier à bord des navires canadiens sans devenir sujet anglais.

Afin de prouver que cela est nécessaire, je me permettrai de lire la résolution suivante qui a été adoptée à l'unanimité des voix à la réunion annuelle du grand conseil de l'association canadienne des capitaines et des seconds, réunion qui eut lieu à Toronto au mois de février dernier :

Le capitaine McMaugh, appuyé par le capitaine Towers, a proposé ce qui suit :

Le grand conseil de l'association canadienne des capitaines et des seconds désire que M. Lancaster, député, soit prié de saisir de nouveau le Parlement du bill tendant à modifier à certains égards la loi relative aux capitaines et aux seconds, bill qu'il a déposé aux deux dernières sessions.

Les représentants des conseils affiliés prient leurs représentants aux Communes d'appuyer ce projet de loi.

Cela démontre que les principaux intéressés sont en éveil et désirent que le bill que j'ai déposé ait force de loi.

Ce n'est pas à dire que ce soit l'unique raison que nous ayons de l'adopter. Le principe sur lequel repose le bill s'applique à toute la nation. Peu m'importe qu'il s'agisse des capitaines et des seconds ou de personnes exerçant un autre métier ; notre population a droit à cette mesure de protection. Que ce soit une loi de représailles ou de protection, vous ne devez pas hésiter à lui donner votre appui.

Vous devez le faire par principe parce qu'il faut user de représailles afin de nous mettre sur le même pied que les Etats-Unis qui, malgré leur immense commerce et toute leur puissance, refusent aux Canadiens un certificat, à moins qu'ils ne deviennent sujets américains et renoncent à leur allégeance envers le roi Edouard et ses successeurs. C'est cette "protection" qu'il faut à tous les Canadiens, dans le véritable sens du mot. Aujourd'hui, il s'agit des capitaines et des seconds ; demain, il s'agira de personnes exerçant d'autres professions ou adonnées à d'autres carrières. Ceux que la question de la navigation dans les eaux intérieures ne concernent pas directement doivent cependant reconnaître qu'un Canadien doit être protégé comme ce bill tend à le protéger, qu'il soit capitaine ou second d'un navire, ou qu'il exerce tout autre métier.

Voilà tout ce que demande le projet de loi que j'ai déposé sur le bureau. Il laisse de côté les autres sujets—par exemple, les qualités requises des timoniers, etc.,—qui ont soulevé de nombreuses et légitimes critiques à la dernière session, vu que nous ne pouvions pas tous tomber d'accord sur certaines dispositions. J'espère que le ministère reconnaîtra l'opportunité d'adopter ce projet de loi qui, après avoir subi sa 2e et sa 3e lectures, sera transmis au Sénat et fera un jour partie du code canadien.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord): L'honorable député (M. Lancaster) a-t-il les renseignements sur le nombre d'étrangers qui détenaient, pendant la dernière saison ou même pendant la saison précédente, des certificats canadiens de capitaines ou de se-

conds ? Cela nous permettrait de juger du nombre de personnes qui auraient à souffrir de cet état de choses.

M. LANCASTER : Non, je n'ai pas de données exactes ni les renseignements précis dont j'aurais besoin pour répondre à cette question. Le mal augmente; les étrangers peuvent n'être pas très nombreux pendant une année en particulier, mais on comprend qu'avec le maintien de la loi leur nombre augmentera graduellement. Les Canadiens seront portés à s'établir à Buffalo, à Port-Huron ou ailleurs, tandis que nous désirons les garder au pays et empêcher qu'ils ne changent d'allégeance.

M. L. G. McCARTHY : J'approuve entièrement le principe du projet de loi déposé par l'honorable député. Si j'ai posé cette question, c'est parce que je vouais lui signaler une difficulté qui pourrait surgir pendant la prochaine saison, si ce bill était adopté et si un grand nombre de certificats de capitaines et de seconds étaient annulés. Il ne serait pas possible de remplacer ces capitaines et ces seconds dans le bref délai de six mois. J'allais suggérer de parer à une telle éventualité. Cependant, faute de renseignements, je n'ai rien à proposer, et je me contente de signaler cet inconvénient à l'honorable député. Cela suffira, car je sais qu'on lui a confié la tâche de régler cette question qu'il a longuement et patiemment étudiée depuis quelques années.

Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter aux Communes, les capitaines et les seconds se sont plaints, ces années dernières, de l'état de choses que le bill de l'honorable député tend à faire cesser. Ils ont compris que des Américains pouvaient venir au Canada et devenir capitaines ou seconds sans se faire naturaliser. Et cela sans éprouver autant de difficultés que les Canadiens en ont à surmonter pour se rendre aux Etats-Unis et y devenir capitaines ou seconds. Là-bas, il faut renoncer à sa nationalité avant d'obtenir un certificat de capitaine ou de second. Au nom de ceux que je représente, je déclare donc que j'approuve ce projet de loi. J'espère que le département auquel ces questions ressortissent fera en sorte d'imposer, aux Américains ou aux autres étrangers qui voudront devenir capitaines ou seconds à bord d'un navire canadien, les mêmes conditions exigées des Canadiens qui veulent remplir les mêmes fonctions sur un navire des Etats-Unis.

M. R. G. MACPHERSON (Vancouver): Je n'approuve pas entièrement la doctrine des représentants de Niagara (M. Lancaster) et de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy). Ils disent que ce serait une excellente chose pour les Canadiens, attendu que les Américains en font autant. Si ces derniers ont lieu d'agir de cette manière afin de fortifier le sentiment national, il ne s'ensuit pas nécessairement que nous ayons raison de les imiter.

Si ce projet de loi doit avoir pour résultat d'accroître le patriotisme des Canadiens, je l'approuve entièrement. Mais, dire que nous devons adopter cette disposition dans un esprit de représailles, c'est une proposition futile, selon moi.

Je suis d'avis que nous devons avoir des sujets anglais ou des citoyens du Canada à bord de nos navires, non parce que les Américains suivent cette ligne de conduite mais parce qu'elle est de nature à faire naître dans notre pays des sentiments ardents de patriotisme. Je suis fatigué d'entendre des députés émettre la théorie que les Canadiens doivent emboîter le pas parce que les Américains ont adopté une certaine ligne de conduite, fût-elle erronée et répréhensible. Je pr fère prendre pour principe que c'est une excellente chose de développer le sentiment national. L'honorable député me toucherait davantage s'il n'avait pas recours à cet argument : il faut le faire parce que les Américains le font.

Représentant une circonscription baignée par l'océan et un port de mer, je dois dire que nous connaissons ces petits inconvénients. Ce n'est pas à dire que nos gens vont chercher des emplois aux Etats-Unis. Nous accueillerons cordialement tous les Américains qui viennent au pays, qu'ils soient capitaines ou seconds, mais je demande que, comme condition *sine qua non*, ils soient tenus de jurer fidélité au Canada et de devenir citoyens canadiens avant d'obtenir un certificat de capitaine ou de second.

M. A. A. STOCKTON (Saint-Jean, ville et comté) : Je crois que l'honorable député qui vient de reprendre son siège a mal interprété le raisonnement du représentant de Lincoln (M. Lancaster), l'auteur du projet de loi.

M. MACPHERSON : Je ne l'ai pas fait à dessein.

M. STOCKTON : Je ne voudrais pas un seul instant insinuer que mon honorable ami (M. Macpherson) pourrait le faire de propos délibéré. En présentant sa motion, le député de Lincoln (M. Lancaster) se place sur ce terrain-ci: il faudra être sujet anglais pour avoir l'autorisation d'agir en qualité de capitaine ou de second dans notre marine marchande. Il a offert comme argument l'obligation où se trouvent les citoyens du Canada, à cause de l'état actuel de nos rapports avec les Etats-Unis de renoncer à leur nationalité et de devenir citoyens américains pour pouvoir exercer le commandement sur des navires du pays voisin aussi bien qu'à bord des navires canadiens.

Telle est l'attitude prise par mon honorable ami (M. Lancaster), et je dis que c'est un état de choses que nous devrions nous efforcer de faire cesser. J'ai foi dans le principe du bill qu'il a présenté;

je crois que nous devrions protéger la population, surtout lorsque le but de cette protection est de l'empêcher de devenir l'esclave d'un autre pays. Pourquoi ouvririons-nous toutes grandes nos portes à nos voisins du sud qui nous ferment les leurs, à moins que nous consentions à nous déposséder de nos droits de citoyens canadiens et devenir citoyens de la république voisine.

M. J. H. SINCLAIR (Guysboro) : M. l'Orateur, je me suis un peu occupé de cette question et je suis porté à croire que les griefs de mon honorable ami de Niagara sont plutôt imaginaires que réels. Un comité a fait une enquête sur cette question, l'année dernière, et a examiné un certain nombre de témoignages. J'ai assisté à cette enquête, et si je me rappelle bien, l'on a découvert un cas seulement d'un capitaine américain employé sur un bateau dans nos eaux extérieures. C'est tout ce qu'on a pu trouver, autant que je me rappelle.

M. LANCASTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a demandé aux employés de son département de lui faire un rapport sur cette question, mais il n'en a jamais eu. Nous avons attendu ce rapport pendant longtemps, et le ministre de la Marine et des Pêcheries a demandé à ses employés à la dernière réunion du comité de lui faire un rapport spécial couvrant une période de dix années ; mais ce rapport n'a jamais été fait. Quelqu'un a dit que l'on n'avait eu connaissance que d'un cas dans une année, mais cela n'est pas exact, parce que j'en connais une douzaine moi-même. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a promis de déposer les statistiques des dix dernières années, mais nous ne les avons pas encore.

M. J. H. SINCLAIR (Guysboro) : Je suppose que mon honorable ami a fait venir devant le comité, l'année dernière, tous les témoins qu'il pouvait trouver.

M. LANCASTER : Je n'en ai appelé aucun.

M. J. H. SINCLAIR : Dans tous les cas, le comité a examiné plusieurs témoins et après une enquête sérieuse on n'a pu découvrir qu'un seul cas.

M. TISDALE : Mais mon honorable ami qui propose ce bill déclare positivement qu'il n'a appelé aucun témoin, et c'est par hasard qu'une personne qui se trouvait présente au comité a fait mention d'un cas quelle connaissait.

M. SINCLAIR : Si je me rappelle bien, je crois que c'est l'honorable député de Niagara (M. Lancaster) qui a lui-même interrogé les témoins.

M. LANCASTER : Non, les propriétaires de bateaux ont demandé à être entendus devant le comité.

M. SINCLAIR : J'ai déjà fait observer que pour un Américain employé à naviguer dans les eaux du Canada, il y avait vingt, ou trente, peut-être cent Canadiens employés sur des navires américains.

M. STOCKTON : Mon honorable ami prétend-il dire que des Canadiens sont capitaines de navires américains ?

M. SINCLAIR : J'en connais plusieurs dans mon propre comté qui n'ont fait rien autre chose que de déposer leur demande de naturalisation devant les autorités américaines, et auxquels on a confié la conduite de navires américains. Je sais que la loi des Etats-Unis défend cela.

M. STOCKTON : N'est-il pas vrai que les Canadiens qui agissent de cette manière font une déclaration fausse, ou naviguent sous de fausses couleurs ?

M. SINCLAIR : D'après ce que je sais, la pratique aux Etats-Unis est d'exiger que les capitaines qui demandent à conduire des bateaux américains produisent leurs demande de naturalisation et déclarent qu'ils ont l'intention de se faire citoyens américains. Alors on leur permet de prendre charge des bateaux américains et ils peuvent continuer ainsi pendant plusieurs années sans remplir d'autres formalités.

M. L'ORATEUR : Ce n'est que du consentement de la Chambre que ce débat pourra se continuer.

M. STOCKTON : L'honorable député ne sait-il pas que d'après la loi des Etats-Unis il n'y a que des citoyens américains qui peuvent commander des navires américains?

M. SINCLAIR : Oui, je sais que c'est la loi, mais il doit y avoir quelque règlement permettant à ceux qui font connaître leur intention de devenir citoyens américains, de commander un navire, car je sais que c'est ce qui se fait. Je sais que dans mon comté, plusieurs navigateurs qui n'ont jamais obtenu leurs lettres de naturalisation, conduisent pourtant depuis plusieurs années des goélettes de Gloucester qui font le cabotage américain. C'est une chose très ordinaire sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, et je n'ai aucun doute que c'est aussi la pratique sur les côtes du Nouveau-Brunswick et sur celles de l'île du Prince-Edouard. Il n'est donc peut-être pas dans l'intérêt des navigateurs canadiens de pousser la chose trop loin. Je ne suis pas renseigné au sujet de l'état de choses sur les grands lacs, mais je sais qu'il n'y a pas de capitaines américains naviguant sur les côtes des provinces maritimes. Nous n'avons pas de griefs à ce sujet et le seul effet de ce bill serait de soulever des difficultés là, par exemple, où des Canadiens sont employés comme capitaines ou seconds sur des navires américains. Si mon honorable ami a quelques griefs se rapportant aux Grands lacs, je lui deman-

derai de considérer s'il ne vaudrait pas mieux limiter son bill aux eaux intérieures, en excluant complètement les côtes de l'océan? Ce serait, dans tous les cas, dans l'intérêt des Provinces maritimes.

M. LANCASTER : C'est ce que je fais. Je ne change pas l'article 2 qui se rapporte à cette partie du pays. Mon bill ne s'appliquera qu'à la navigation dans les eaux intérieures du Canada.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le bill dit plus que cela.

M. SINCLAIR : Si le bill de l'honorable député de Niagara n'a trait qu'aux eaux intérieures, je ne veux pas le combattre. Tout ce que je demande, c'est qu'il ne s'applique pas aux Provinces maritimes ou au commerce de cabotage.

M. BRODEUR : Ainsi que mon ami l'a expliqué, il a présenté l'année dernière un bill semblable à celui-ci. Il a dit aussi qu'il y avait dans ce bill de l'année dernière des dispositions que ne contenait pas celui de cette année. Conséquemment, nous n'avons à discuter que cette partie du bill qui a rapport au domicile de ceux qui se présentent pour subir des examens de patron et de second. L'année dernière, le comité auquel avait été renvoyé le bill a fait une enquête à son sujet, plus particulièrement sur cette partie du bill contenue dans le bill de cette année. Plusieurs témoins ont été entendus, et il a été décidé, si je me rappelle bien, que les employés officiels du département de la Marine et des Pêcheries feraient un rapport du nombre de personnes qui tomberaient sous le coup de cette législation, à savoir : les personnes domiciliées au Canada, mais employées sur des navires américains. Le comité a interrogé plusieurs témoins, et si je me rappelle bien, mon honorable ami lui-même avait appelé quelques témoins. Je puis me tromper, mais je crois qu'il avait assigné un capitaine, ou du moins un capitaine a été assigné et entendu à la demande de mon honorable ami. Mais cela importe peu parce que nous savons ce qu'il a dit. Plusieurs témoins ont été entendus, mais malheureusement, le rapport n'est pas encore déposé.

Mon honorable ami semble vouloir me faire porter la responsabilité du retard dans le dépôt de ce rapport, mais je crois qu'il est aussi responsable que moi et peut-être davantage. Il se rappellera que le comité a obtenu un rapport des employés du département de la Marine et des Pêcheries, mais mon honorable ami ne s'en est pas occupé. Peut-être y a-t-il eu un peu de négligence de part et d'autre. Dans tous les cas, plusieurs témoins ont été entendus surtout sur le point important du nombre des capitaines et seconds qui ont subi leurs examens en vertu de cette loi pendant les derniers dix ans et sur le nombre de navigateurs résidant au Canada employés sur des navires américains.

Quelques-uns craignaient que si nous adoptions une législation de ce genre, cela causerait peut-être un certain malaise entre le Canada et les Etats-Unis, et que ceux-ci useraient peut-être de représailles contre les navigateurs canadiens employés sur des navires américains, mais qui continuent à faire leur domicile au Canada.

On me dit qu'il y a un grand nombre de navigateurs canadiens dans ce cas, bien que le nombre de ceux qui ont subi leurs examens en vertu de la loi canadienne soit restreint. Je ne sais pas si les chiffres que nous a donnés mon honorable ami de Guysboro (M. Sinclair) sont absolument exacts, mais je crois que le nombre des diplômés était très restreint. Dans ces circonstances, cela vaut-il la peine de soulever des difficultés là où il n'y en a pas. Devons-nous dire à nos amis les Américains : Nous ne vous permettrons plus de venir chez nous. Quelle était la loi. La loi était très large. Elle permettait tout simplement aux sujets anglais de venir au Canada et de subir leurs examens. Outre cela, elle disait que ceux qui avait été domiciliés dans le Canada, pendant trois ans avaient le droit de subir des examens. Ces trois années signifiaient simplement qu'après avoir habité le pays pendant trois ans une personne pouvait se faire naturaliser. Alors on doit supposer que lorsqu'un homme a habité le pays pendant trois ans il va devenir sujet anglais. Je crois que c'est tout ce que dit la loi. Je puis me tromper mais je crois me rappeler qu'une personne ne peut se faire naturaliser avant d'avoir résidé trois ans dans le pays. Donc on doit supposer que lorsqu'un homme a eu son domicile pendant trois ans au Canada, il va devenir sujet anglais. Alors cela valait-il la peine de soulever toute cette question et d'exposer peut-être à des désagréments un grand nombre de navigateurs, je ne me rappelle pas exactement le nombre, mais un très grand nombre de navigateurs qui ont leur domicile au Canada et sont employés sur des bateaux américains? La conséquence probable, c'est que les Etats-Unis appliqueront la loi américaine aux navigateurs canadiens qui seront obligés d'aller de l'autre côté de la frontière. Ce serait une chose très sérieuse pour un grand nombre de nos nationaux.

Je ne prétends pas que le principe contenu dans le bill de mon honorable ami n'est pas un bon principe. Je ne voudrais pas que l'on puisse dire que j'ai prétendu aucune chose de la sorte, mais je demande simplement si nous ne causerons pas des ennuis à un grand nombre de personnes qui aujourd'hui vivent dans notre pays. Ainsi que je l'ai dit, la question a été renvoyée à un comité et ce comité a fait une enquête. Or, je voudrais faire une proposition à mon honorable ami. D'abord, je demanderai le renvoi du projet de loi à une séance ultérieure, jusqu'à ce que l'on puisse avoir l'avis de l'association maritime du

Dominion, qui s'intéresse beaucoup à la question. Je crois que cette association a droit d'être consultée. Elle est très intéressée dans la question.

M. LANCASTER : Elle est intéressée au rejet du bill. Elle désire pouvoir engager tous ceux qu'elle peut trouver.

M. BRODEUR : Je suppose qu'il n'y aura pas de mal à lui faire connaître le principe de ce bill. La question ne lui a jamais été soumise et je crois qu'il ne serait que juste que nous connaissions son opinion.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux renvoyer le bill au comité spécial devant lequel les membres de l'association pourraient se présenter et aussi renvoyer devant ce comité les témoignages qui ont été entendus devant le comité l'année dernière ?

M. BRODEUR : C'est ce que j'allais proposer ; j'étais pour demander que nous utilisions l'enquête faite l'année dernière, et que nous la soumettions en même temps que ce bill au comité. Je crois que les membres de ce comité sont encore membres de cette Chambre. Je propose donc que le bill soit renvoyé à ce comité qui produira le rapport qu'il se préparait à faire, et ensuite, il suffira de quelques jours pour le produire. Telle était la proposition que je me préparais à faire lorsque mon honorable ami (M. Sproule) m'a prévenu. Je crois que la chose pourrait se faire en très peu de temps. Je ne dis pas que le principe du bill est mauvais. Il s'agit seulement de savoir s'il est opportun de voter une loi de ce genre en face des faits que l'on a mentionnés. Cependant, je n'ai aucune objection à la deuxième lecture du bill avec l'entente qu'il sera renvoyé au comité et que celui-ci fera rapport de l'enquête qu'il a faite l'année dernière..

M. LANCASTER : D'après les nouveaux règlements, je crois que j'ai droit de répondre.

M. l'ORATEUR : Avant que l'honorable député prenne la parole, s'il y a d'autres membres de la Chambre qui désirent parler sur la question, je leur demanderai de le faire maintenant.

M. I. D. SMITH (Wentworth) : Je serai heureux de voter en faveur du bill de mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) pour la raison même qu'a donnée l'honorable député de Nanaïmo. Le bill a des défauts, mais comme mesure de représailles...

M. RALPH SMITH : L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson)...

M. I. D. SMITH : L'honorable député de Vancouver.

M. LANCASTER : L'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) n'a pas dit cela.

M. I. D. SMITH : ... je l'appuierai, afin que nous puissions avoir entre les mains une arme qui nous aidera dans les négociations. Il me semble que le temps d'une législation de ce genre tant dans les Etats-Unis qu'au Canada est passée depuis longtemps; que c'est une relique vieille d'au moins cent ans, et que c'est une honte pour notre civilisation qu'une personne demeurant d'un côté ou l'autre de la rivière, n'ait pas le droit de la traverser pour aller travailler. Je voterai donc la proposition, simplement comme mesure de représailles, dans l'espoir qu'un de ces jours le Canada entamera des négociations avec les Etats-Unis pour faire disparaître toute cette législation des deux côtés de la frontière. Pourquoi embarrasser une nouvelle industrie que l'on voudrait établir dans notre pays en l'empêchant de faire venir de l'étranger la main-d'œuvre habile, nécessaire et capable de faire un succès de l'entreprise ? Nous sommes un jeune pays qui grandit encore, un grand nombre d'industries s'établissent parmi nous; il y a place encore pour plusieurs autres, et dans plusieurs métiers nous n'avons pas suffisamment chez nous d'ouvriers compétents. C'est la raison qui rend difficile l'établissement au Canada d'un grand nombre d'industries. Le gouvernement canadien devrait entrer en négociations avec celui des Etats-Unis pour faire disparaître toute législation de ce genre dans les deux pays. Je ne crois pas que les unions ouvrières canadiennes s'opposeraient à cela. Il y a tout autant d'ouvriers canadiens qui vont chercher de l'ouvrage aux Etats-Unis qu'il y a d'Américains venant travailler de ce côté-ci. Notre loi contre le travail des étrangers a été faite plutôt comme mesure de représailles et non pas parce qu'on avait foi dans son principe, et celle-ci est dans le même sens. D'après ce que j'ai appris, il y a un plus grand nombre de capitaines et de seconds canadiens d'employés sur les bateaux des Etats-Unis qu'il y a d'Américains employés sur ceux du Canada. Nous devrions certainement faire quelques efforts pour abolir toute législation de ce genre. En ce moment, il paraît exister une union très intime entre les ouvriers des deux pays.

S'il se produit une grève au Canada, ils vont aux Etats-Unis chercher un chef pour la préparer et la mettre à exécution, et lorsqu'elle est à la veille d'être réglée, ils vont encore aux Etats-Unis chercher un chef pour la régler. Je crois que le sentiment de la fraternité n'est plus opposé à l'abolition de ce genre de législation des deux côtés de la frontière. J'espère qu'un avenir rapproché nous réserve quelque chose dans ce genre.

M. J. W. DANIEL (Saint-Jean, N.-B.) : J'approuve le principe de ce projet de loi, mais il y a aussi autre chose à considérer. J'ai compris que l'auteur restreint l'application de sa mesure aux eaux intérieures, et alors je n'y ai aucune objection, mais je vois qu'il inclus le cabotage, ce qui com-

prend, je suppose, le cabotage sur les côtes de l'Atlantique ?

L'honorable M. DAVID TISDALE (Norfolk) : Non.

M. BRODEUR : La proposition de loi comprend non seulement les eaux intérieures, mais le cabotage.

M. TISDALE : C'est-à-dire le cabotage dans les eaux intérieures. Une des dispositions se rapporte aux capitaines et seconds de vaisseaux maritimes, tandis que l'autre se rapporte aux patrons de la marine. Il y a le cabotage sur les lacs comme sur le littoral de l'océan et les deux occupations sont distinctes dans la loi. La loi projetée à cette session ne se rapporte qu'aux capitaines ou seconds dans les eaux intérieures.

M. DANIEL : Le ministre a-t-il dit que le projet de loi avait trait au cabotage sur l'Atlantique ?

M. LANCASTER : Il l'a dit, mais je ne l'ai pas dit, moi.

M. DANIEL : Si la mesure vise le cabotage sur l'Atlantique, je m'y oppose, à cause de la difficulté fréquente d'équiper les navires sur les côtes de l'océan. On ne s'adonne plus comme au temps des voiliers, avec autant d'ardeur à la profession de marin. On me dit qu'une loi comme celle-ci serait de nature à nuire au cabotage sur l'Atlantique, si elle devait s'y appliquer. Si cependant la proposition de loi ne concerne que les eaux intérieures, je n'y ai aucune objection.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): J'ai proposé de soumettre le projet de loi à un comité spécial, à cause de l'assertion tendant à dire que les marins canadiens ne jouissent pas aux Etats-Unis des mêmes privilèges qui sont accordés aux marins américains au Canada. La preuve de cette assertion pourrait être établie devant un comité, et ce sont des renseignements que nous devons avoir avant de nous prononcer définitivement. Si ces faits ont été établis l'année dernière, nous devrions les avoir par devers nous à la présente session, et le ministre a tort de dire qu'il n'est pas plus obligé qu'un simple député de déposer ce dossier. Si ces renseignements sont en possession du Gouvernement, c'est à lui qu'incombe la responsabilité de les fournir à la Chambre et ils sont de telle importance que nous devrions les avoir. Ce n'est pas une raison, parce que le comité ne s'en est pas occupé l'année dernière, de nous priver cette année de ces renseignements.

M. J. D. REID (Grenville) : Si l'objet de cette proposition est d'empêcher les citoyens américains demeurant aux Etats-Unis de se faire décerner des certificats canadiens pour venir commander nos navires dans nos eaux, je l'approuve certainement. J'ai dit l'année dernière que je connaissais des Américains porteurs de certificats tant des Etats-Unis que du Canada, qui demeuraient aux Etats-Unis et étaient capitaines sur des bateaux canadiens. Je suis certain que les Canadiens ne peuvent rester au Canada et occuper des emplois sur les bateaux américains. Ils sont obligés de demeurer aux Etats-Unis et de se faire naturaliser. Je sais aussi que des pilotes américains naviguent entre Montréal et Prescott. Il est injuste de les laisser jouir de ce privilège, à moins qu'il ne soit réciproque. J'espère qu'on voudra bien accorder quelque mesure de protection aux sujets du Canada, c'est pourquoi j'appuie le bill.

M. LANCASTER : Si l'honorable ministre de la Marine approuve le principe du projet de loi, que ne nous aide-t-il à le faire adopter, au lieu de soulever des objections ? M. le ministre dit que le principe du bill est sain, mais il tâche d'éviter d'en faire l'application, sous prétexte que les armateurs canadiens y sont opposés. Je ne cherche pas noise aux armateurs canadiens, mais je tiens à faire observer que ces gens ont la protection des lois canadiennes et qu'ils devraient être assez courageux pour n'employer que leurs compatriotes et des sujets britanniques. Les armateurs canadiens ne devraient pas demander au Gouvernement de leur pays le privilège d'employer des citoyens américains, quand les armateurs des Etats-Unis refusent d'employer des Canadiens dans les mêmes circonstances. Si le ministre de la Marine veut nous aider à faire adopter ce projet de loi, au lieu de continuer à encourager les méthodes actuelles, je crois que dans cinq ans les armateurs canadiens le remercieront de leur avoir indiqué une sage ligne de conduite. C'est une lâcheté sans nom, qu'on me permette l'expression, de la part des armateurs canadiens d'exiger du Gouvernement la liberté absolue dans l'engagement de leurs capitaines et seconds et la liberté absolue de pouvoir dire à leurs employés canadiens : Le gouvernement nous permet d'engager des citoyens américains, nous pouvons en avoir en masse pour équiper nos navires canadiens ; nous sommes amplement protégés, mais nous ne nous soucions pas que les Canadiens que nous avons à notre service le soient. Le principe de ma proposition de loi a une portée bien plus vaste que le ministre ne le croit. A-t-il entendu parler d'un projet de loi que lord Muskerry a soumis à la dernière session du parlement impérial et qui décrète que les sujets anglais seulement pourront être capitaines et seconds sur les navires anglais ou pilotes dans les eaux britanniques ?

Si nous avons un exemple à suivre, il est préférable, je crois, de le copier sur une loi anglaise de la dernière session, qui se discutait lorsque j'ai proposé la mienne. La différence entre la Chambre des communes anglaise et la Chambre des communes ca-

nadienne est que la première a discuté et adopté une proposition que la Chambre des communes canadienne a pris en considération, dont elle a adopté le principe, mais qu'elle a rejetée en comité. Les deux côtés de la Chambre admettent qu'un bon principe doit être sanctionné et appliqué. Je ne puis expliquer la conduite d'un honorable ministre qui reconnaît la sagesse d'un principe et qui soulève des objections pour en empêcher l'application. Je ne veux rien dire d'irrespectueux sur la conduite de qui que ce soit au sujet de cette discussion, mais l'honorable ministre de la Marine (M. Brodeur) a cherché à engager ma responsabilité, comme pour me forcer à donner des explications personnelles. Il dit que je suis plus responsable que lui si le comité n'a pas fait de rapport. Pour toute réponse, je **dirai qu'on** a permis aux armateurs de faire perdre tous les jours le temps du comité à discuter les aptitutes d'un second sur un petit remorqueur, l'inopportunité de ce projet de loi, parce qu'il pouvait toucher un petit bateau de faible tonnage, et les raisons pour lesquelles nous devrions leur permettre d'engager des seconds de grades inférieurs qui ne fussent pas sujets britanniques.

A la dernière réunion du comité, le ministre donna instruction à ses fonctionnaires présents de lui préparer un état sur la statistique voulue pour les huit ou dix dernières années. Le comité s'ajourna en attendant ces statistiques, et ne s'est jamais réuni ensuite. Je ne pouvais pas, comme simple député insister sur la convocation du comité. Les fonctionnaires du ministre même devaient avertir le président du comité, que je ne blâme pas, quand ces statistiques seraient prêtes, afin qu'il pût alors convoquer le comité. Je conclus qu'il n'a jamais été averti et que c'est pour cette raison qu'il n'a jamais convoqué le comité.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : Je dois dire que l'honorable député lui-même est en grande partie responsable de l'impossibilité dans lequel s'est trouvé le comité de faire un rapport, car son projet de loi était alors mal rédigé. Il couvrait un champ bien plus considérable que celui-ci et c'est en grande partie la faute de l'auteur si le comité a été incapable de faire rapport à la Chambre sur plusieurs dispositions qu'il avait cru devoir introduire dans son projet.

M. LANCASTER : L'honorable député qui présidait le comité rejette la faute sur moi, parce que ma proposition traitait d'objets autres que ceux que comporte le présent bill. Eh bien, le comité était obligé jusqu'à un certain point de faire la volonté du président. Ces comités spéciaux siègent généralement deux heures à la fois et perdent beaucoup de temps à discuter l'orientation que le président cherche à donner à la discussion. Quand nous attaquâmes la disposition qui contenait le grand principe de la nationalité des marins, surtout à cause de l'existence de la loi des Etats-Unis, le ministre de la Marine et des Pêcheries déclara, sur l'invite des armateurs présents, qu'il obtiendrait des statistiques de son ministère ; mais ces statistiques ne furent jamais soumises, et je répète que ce sont les fonctionnaires du ministère qui sont à blâmer peut-être, si le comité n'a pas fait de rapport. Nous faisons preuve de beaucoup d'insouciance parfois à la Chambre en consentant à renvoyer des projets à des comités spéciaux, car dès que ces comités sont prêts à faire leur rapport à la Chambre, le Gouvernement à pris pour ses affaires tous les jours de séances qui, autrement, auraient pu être consacrés aux affaires des députés ; de sorte que la Chambre n'est jamais saisie de ces mesures. Je ne vois pas la nécessité de renvoyer ce projet de loi à un comité spécial pour décider ce que nous pouvons mieux décider ici en dix minutes. Il s'agit d'ajouter une disposition, si c'est nécessaire, pour faire droit à la proposition de l'honorable député de Simcœ demandant que la loi ne devra être mise en vigueur que dans douze mois ou neuf mois, afin de ne pas nuire aux contrats existants et de permettre aux quelques engagés qu'elle atteint de terminer leurs engagements.

Le projet ainsi modifié devrait être voté ; mais ce serait se moquer du principe national canadien de le renvoyer à un comité spécial pour faire ce que nous pouvons mieux faire ici aujourd'hui. Bien qu'on admette la sagesse du principe, on dit qu'il ne doit pas être accepté parce que les armateurs canadiens croient que le nombre d'individus concernés n'est pas assez grand pour justifier une loi remédiatrice. Qu'avons-nous à craindre des représailles, comme l'a insinué l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Y a-t-il ici un honorable député qui craigne les Etats-Unis au point de l'empêcher de rendre justice sur ce point, à cause des représailles qui pourraient en résulter ? Je crois que si nous voulons obtenir justice égale pour tous, ce n'est pas en courbant l'échine devant nos voisins et en leur avouant notre poltronnerie que nous l'obtiendrons, mais bien plutôt en leur disant que le parlement du Canada a le pouvoir d'édicter des lois pour protéger les citoyens et qu'il entend se prévaloir de ce droit tant qu'il sera nécessaire. Traitez-nous avec justice et nous agirons de même envers vous. Je ne crois pas que nous devions adopter l'attitude du ministre, qui admet la sagesse du principe de mon projet et que les droits nationaux des Canadiens doivent être protégés, mais qui croit que si l'on insiste sur ces droits, les Etats-Unis pourront se retourner contre nous et nous faire beaucoup plus de tort. Je ne pense pas que le premier ministre dise que c'est une raison pour empêcher le vote de cette loi. Il admettra avec moi que le principe en ayant été accepté, que son application étant restreinte à la région la plus directement

intéressée et que ceux qui, étant censés le faire ne la combattent pas, pas un Canadien ayant tant soit peu de courage civique et de fierté nationale ne voudra demander de remettre à plus tard l'adoption de ce projet de loi. Mon honorable ami de Lunenburg propose le vote de la 3e lecture aujourd'hui. Je ne puis voir pourquoi. Je crois que nous devrions d'abord en voter la 2e lecture. Si l'honorable premier ministre veut déclarer qu'il approuve le principe du bill et user ensuite de son influence, qui compte pour quelque chose, auprès de l'honorable ministre de la Marine, pour l'inviter à changer sa manière de voir et empêcher le renvoi de mon projet à un comité spécial, celui-ci aura une meilleure chance de passer.

Je ferai remarquer à l'honorable premier ministre et à l'honorable ministre de la Marine que les règles de la Chambre sont changées et qu'après les quatre premières semaines de session, les jeudis sont consacrés aux projets du Gouvernement. En conséquence, nous n'arriverons jamais à pouvoir discuter les projets de loi d'intérêt général, et si les lundis et les mercredis sont consacrés aux motions et autre besogne, comme c'est ce qui arrive à cette époque de la session, il n'y aura pas de possibilité de pouvoir jamais discuter ma proposition. Si le ministre insiste pour le renvoi du projet de loi à un comité spécial, il devrait au moins nous donner l'assurance que, quelle que soit la date à laquelle le comité fera son rapport, le projet de loi sera adopté par le Gouvernement et ne sera pas rejeté parce que le Gouvernement aura employé tous les jours de session à discuter les affaires d'intérêt général. Si cette assurance ne m'est donnée, je me verrai forcé de demander un vote sur la proposition de renvoyer le projet de loi à un comité spécial.

M. BRODEUR propose :

Que le projet de loi soit envoyé devant un comité spécial composé de MM. Bennett, Bickerdike, Brodeur, Clarke, Aylesworth, Lancaster, Lefurgey, Macdonell, Macpherson, L. G. McCarthy, A. K. Maclean, Pardee et Stockton.

Je n'ai aucunement l'intention de retarder inutilement le vote de cette proposition, si le comité se prononce favorablement.

J'ai fait la même promesse l'année dernière, mais mon honorable ami n'a jamais témoigné beaucoup d'empressement pour faire adopter sa proposition, car il ne m'a jamais demandé de convoquer le comité. Je ne lui chercherai pas chicane sur ce point, mais je lui promets que le Gouvernement ne fera aucune objection à la mise en discussion de son projet de loi dès son retour à la Chambre, et nous sommes désireux que le comité fasse rapport le plus tôt possible.

M. LANCASTER : L'honorable ministre dit que le Gouvernement ne s'opposera pas à l'adoption du projet ; mais il est possible que le comité fasse rapport à une période trop avancée de cette session, quand le Gouvernement aura retenu tous les jours de séance. L'honorable premier ministre voudrait-il aller un peu plus loin que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et promettre que le Gouvernement prendra mon projet de loi à son compte ?

Sir WILFRID LAURIER : Pour répondre aux paroles enjôleuses de l'honorable député, je lui promets que si le comité nous rapporte son projet de loi, nous lui fournirons le moyen d'en saisir de nouveau la Chambre.

Je propose maintenant que la séance soit levée.

M. W. F. MACLEAN : Je suis prêt à marcher avec mon projet de loi. Il est très important et je pourrais en avancer considérablement l'étude jusqu'à six heures.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député est prêt à faire la discussion ; mais sa mesure n'est pas prête à être discutée, car elle n'est pas imprimée dans les deux langues. Elle sera inscrite en tête de l'ordre du jour de demain. Je n'aurai pas d'objection à permettre à l'honorable député de mettre son projet en discussion.

(La motion est adoptée et la séance est levée à cinq heures dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 6 décembre 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

COMITE DE LA BIBLIOTHEQUE.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Qu'il soit transmis au Sénat un message informant Leurs Honneurs que cette Chambre a nommé un comité composé de MM. Aylesworth, Bergeron, Bourassa, Bristol, Brodeur, Calvert, Lemieux, Laurier (sir Wilfrid), Knowles, Grant, Smith (Nanaïmo), Foster, Pardee, Stockton et Monk, afin de coopérer avec M. l'Orateur à la direction de la bibliothèque du Parlement, et agir, au nom de la Chambre des communes, à titre de membres d'un comité mixte des deux Chambres devant s'occuper de la bibliothèque.

(La motion est adoptée.)

COMITE DES IMPRESSIONS.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Qu'il soit transmis au Sénat un message informant Leurs Honneurs que cette Chambre coopérera avec eux pour former un comité mixte des deux Chambres relatif aux impressions du Parlement ; et que les membres du comité spécial permanent des impressions, savoir :—MM. Bristol, Bergeron, Cyr, Dyment, Gervais, Henderson, Hughes (Victoria), Johnston, Lavergne

(Drummond-et-Arthabaska), Logan, Maclean (York-sud), Macpherson, McColl, Martin (Sainte-Marie, Montréal), Oliver, Pardee, Parmelee, Roche (Marquette), Ross (Yale-Caribou), Smith (Oxford), Smith (Wentworth), Taylor, Tisdale et Verville, agiront, au nom de cette Chambre, comme membres dudit comité mixte des impressions du Parlement.

La motion est adoptée.

1re LECTURE D'UN BILL TENDANT A ETABLIR LE VOTE OBLIGATOIRE—AMENDEMENT A LA LOI DE 1900 CONCERNANT LES ELECTIONS FEDERALES.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) propose la 1re lecture du projet de loi (n° 16) tendant à modifier la loi de 1900 sur les élections fédérales.

Sir WILFRID LAURIER : Un mot d'explication.

M. A. C. MACDONELL : Le projet de loi se divise en deux parties. Dans la première figure de nouveau cet article relatif au vote obligatoire qui a plus d'une fois fait les frais du débat dans cette Chambre. Le bill, dans sa deuxième partie, impose à tous les employeurs l'obligation d'accorder à leurs employés, le jour du scrutin, le temps voulu pour qu'ils puissent émettre leur vote.

(La motion est adoptée et le bill subit l'épreuve de la 1re lecture.)

QUESTIONS.

SERVICE D'HIVER ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. LEFURGEY demande :

1. Quelles mesures a-t-on prises pour le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ; quels navires doit-on installer sur cette ligne et quand ?

2. Doit-on utiliser un steamer, et lequel, sur la ligne entre Summerside (I.P.-E.) et le Cap-Tourmentin (C.-B.), et tout est-il prêt pour ce service ?

3. Le steamer que l'on placera probablement sur la route Summerside-Cap-Tourmentin, y fera-t-il le service pendant tout l'hiver, afin de démontrer parfaitement la supériorité de cette route, ou bien sera-t-il retiré de cette route, à la discrétion de ses officiers ?

4. A-t-on établi un tarif d'entier parcours pour marchandises entre certains points du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard par la voie des steamers d'hiver de Summerside et certains points de l'Intercolonial, afin que les expéditeurs ne soient pas soumis aux inconvénients de trois légers parcours ? Si non, pourquoi ?

5. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a-t-il pas donné à entendre à la dernière session, que l'un des steamers, " Montcalm " ou " Lady-Grey ", serait utilisé pour le service d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et est-ce l'intention du Gouvernement d'agir ainsi ? Si non, pourquoi ?

6. Si le " Montcalm " ou le " Lady-Grey " n'est pas destiné à ce service, à quoi destine-t-on ces steamers ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le "Minto" sera placé sur la route entre Charlottetown et Pictou, lorsque les vapeurs cesseront leur service. Dès que ces bateaux à vapeur n'effectueront plus leurs voyages, le "Stanley" sera immédiatement placé sur la route de Tourmentin à Summerside et continuera ce service, tant que le capitaine estimera qu'il le peut faire, sans danger pour le navire. Les deux navires en question iront alors sur la route de Georgetown à Pictou.

2. Pour la réponse, voir n° 1.

3. Pour réponse, voir n° 1.

4. Il a été établi un tarif d'entier parcours, comme cela s'est fait par le passé.

5. Il a été déclaré qu'on obtiendrait l'avis d'experts sur la question de savoir si le "Montcalm" est apte à faire le service de l'île du Prince-Edouard. Après mûre délibération et enquête, on a constaté que l'eau n'avait pas une profondeur suffisante à Pictou pour permettre à ce vaisseau d'y naviguer. On a donc cru utile de placer ce navire sur la route en question. Le " Lady-Grey " a été construit spécialement en vue de la navigation sur le Saint-Laurent entre Montréal et la Pointe-au-Père. Il n'est pas apte au service des passagers, au détroit de Northumberland.

6. La question est à l'étude ; mais le " Montcalm " et le " Lady-Grey " seront probablement utilisés pour le service en vue duquel on les a construits, en conformité de la proposition formulée par la commission royale sur les transports (voir le rapport de cette commission pour 1905, sous la rubrique : "Navigation d'hiver".)

MESSAGERIE POSTALE.

M. ARMSTRONG demande :

Quelle est la teneur de la législataion sur le service de messagerie postale mentionnée dans le discours prononcé par le député de Grey-sud vendredi, le 30 novembre dernier ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : La loi projetée sur la messagerie postale dont il est question dans le discours prononcé par le député de Grey-sud (M. Miller), vendredi, le 30 novembre 1906, fait entrevoir un arrangement relatif à la transmission et la distribution des colis postaux, contre remboursement. D'après ce projet, la poste serait le canal par lequel seraient expédiés les colis postaux et la perception des taxes afférentes à cette expédition des colis s'effectuerait par l'entremise du ministère, d'après une échelle fixe. Les détails de cette réforme n'ont pas encore été parfaitement arrêtés, la chose étant encore à l'étude. Nous donnerons de plus amples explications au Parle-

ment, lorsque l'étude de ce projet sera terminée.

LE GRAND-TRONC—PROLONGEMENT MADOC-ELDORADO.

M. NORTHRUP demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu du maire et du conseil du village de Madoc une pétition lui demandant de prendre des mesures pour obliger la compagnie du Grand-Tronc à exécuter son arrangement avec le gouvernement pour construire et exploiter son prolongement de voie ferrée de Madoc à Eldorado, ou à remettre la subvention qui lui a été accordée à cette fin ?

2. Dans l'affirmative, a-t-on pris quelques mesures dans ce but, et de quelle nature sont-elles ?

3. Le Grand-Tronc est-il tenu, en vertu des conditions qui lui ont valu sa subvention, de construire et exploiter la ligne en question ou de rembourser la subvention?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre), au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Oui.

2. Oui, sur la foie de la pétition reçue du maire de Madoc, le ministère a notifié avis de la chose à la compagnie du Grand-Tronc et lui a demandé quelle initiative elle entendait prendre à cet égard. La compagnie prétend qu'elle a consacré des sommes importantes, indépendamment de sa subvention, à la reconstruction de la ligne ainsi qu'au renouvellement des rails d'acier et qu'elle a poursuivi ses opérations jusqu'à ce qu'il eût été prouvé au delà de tout doute qu'il lui serait impossible de réussir à payer ses frais d'exploitation. En outre, prétend-elle, tant qu'il n'existera pas de certitude raisonnable que la ligne pourra faire face à ses charges fixes à même les recettes du trafic local, le Gouvernement ne saurait s'attendre à ce qu'elle se tienne pour obligée à faire une nouvelle démonstration. La compagnie semble avoir fait quelques propositions aux intéressés, en vue de rouvrir la ligne, mais jusqu'ici ces propositions n'ont pas été acceptées.

3. C'est là une question de jurisprudence, sur laquelle le Gouvernement, pour le moment, manque de lumière.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PONT DE HILLSBOROUGH.

M. A. A. MACLEAN (par M. Taylor) demande :

Quel est le chiffre de la dépense effectuée à ce jour pour la construction du pont de Hillborough, à Charlottetown (I.P.-E.)?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre, au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La dépense globale effectuée jusqu'à cette date pour la construction du pont de Hillsborough, à Charlottetown, île du Prince-Edouard, est de $1,142,225.95.

LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST ET LE FUSIL ROSS.

M. BERGERON (par M. Monk) demande :

1. A-t-on mis des fusils Ross à la disposition de la gendarmerie à cheval?

2. Est-il vrai que la gendarmerie à cheval a mis de côté les fusils Ross pour reprendre les lee-metford?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. On a fourni à la gendarmerie à cheval 1,000 fusils Ross, marque n° 1.

2. Après avoir soumis ces fusils à une sévère épreuve, on a constaté quelques défectuosités dans ces armes, et on a discontinué temporairement leur usage, la compagnie s'engageant à fournir d'autre fusils, après en avoir corrigé les défectuosités, et cela à ses propres frais. En attendant, la gendarmerie à cheval se sert des fusils Winchester et des lee-enfield qu'elle utilisait auparavant.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SERVICE DES TRAINS A RIMOUSKI.

M. TAYLOR demande :

1. Est-il parvenu des plaintes au ministère au sujet du service des trains de l'Intercolonial qui se rendent à la rencontre des steamers qui arrivent à Rimouski ou qui en partent ?

2. En combien d'occasions et pendant combien d'heures les trains ont-ils été en retard ?

3. Quelle a été la cause de ces retards ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre)—au nom du ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Les trains qui vont à la rencontre des steamers, à leur arrivée ou à leur départ de Rimouski ont été douze fois en retard ; retards de quelques minutes seulement jusqu'à un retard de trois heures quarante-cinq minutes.

3. Les retards tiennent à plusieurs causes Le paquebot " Rhoda " est lent. Le classement des lettres et dépêches ne se fait point sur le steamship même ; ce triage ne s'effectue que sur le quai, et on a présenté à cet égard aux autorités postales de vives réclamations qui ont provoqué une réforme qui se réalisera la prochaine saison. Ces retards tiennent aussi aux divers accidents du trajet, à des locomotives devenues impropres au service, à des déraillements, etc. Le train-poste spécial de Montréal doit attendre l'arrivée des dépêches de l'ouest, et à Rimouski il lui faut attendre le courrier de l'est. La principale cause de retard tient aux trains lourds, car sur douze trains légers, un seul a subi un retard.

EXTENSION DU SERVICE DES FACTEURS.

M. McINTYRE demande :

1. La rumeur portant que le Gouvernement a l'intention d'établir immédiatement un service de facteurs à Calgary et à Edmonton, est-elle fondée

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter une mesure pour accéder aux demandes faites pour un pareil service dans d'autres villes du Canada ?

L'honorable M. R. LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Oui.
2. Oui.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—EMBRANCHEMENT SUR WINDSOR.

M. BLACK demande :

1. Quand le bail d'affermage de l'embranchement sur Windsor de l'Intercolonial au 'Dominion Atlantic Railway" expire-t-il ?
2. Le Gouvernement retire-t-il une partie des recettes provenant de cet embranchement?
3. Le chemin de fer Dominion Atlantic a-t-il une autre ligne concurrente se raccordant avec l'Intercolonial?
4. Le Gouvernement se propose-t-il de renouveler le bail en faveur du Diminion Atlantic quand il expirera?
5. Le Gouvernement sait-il que ce chemin de fer essaie de diminuer certain trafic sur l'embranchement affermé en demandant un prix bien plus élevé par tonne pour le transport du charbon sur une distance d'environ 30 milles, de la jonction de Windsor à Windsor, que le taux qu'il exige pour faire ce transport de Truro à Windsor, distance de 59 milles ?
6. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il pris une décision à ce sujet?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre)—au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Le bail d'affermage de l'embranchement sur Windsor à la compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic expirera en 1914.
2. Oui.
3. Oui.
4. Quand viendra l'heure, il y aura là matière à mûre délibération de la part du Gouvernement.
5. Non.
6. Pour la réponse, voir celle du n° 5.

LA GREVE DES HOUILLEURS DE LETHBRIDGE.

M. RALPH SMITH demande :

1. A quelles conditions la grève des employés de la compagnie du chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, à Lethbridge, a-t-elle été réglée ?
2. Quelle a été la nature des négociations qui ont abouti au règlement de la grève?
3. A quelle date la grève a-t-elle pris fin et les travaux ont-ils été repris dans les mines?
4. Le sous-ministre du Travail a-t-il dressé un rapport sur les négociations qui ont amené le règlement de la grève, et ce rapport sera-t-il soumis à la Chambre ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) :

1. La compagnie a accordé une nouvelle augmentation de gages qui équivaut, en réalité, à une avance de 10 p. 100 pour presque tous les employés et elle a aussi consenti à nommer un peseur pour la protection des intérêts des mineurs ; la somme nécessaire pour payer le salaire de ce peseur sera déduite du bordereau de paye des employés. La compagnie ne pourra faire aucune déduction du bordereau de paye, excepté pour le salaire du peseur, le loyer, les honoraires du médecin, les frais d'hôpital, la poudre, l'huile et autres articles fournis par la compagnie, et aussi, si les mineurs y consentent, pour un fonds de secours pendant la maladie et une bibliothèque.

Il a été entendu que les employés seront libres de faire partie d'une organisation quelconque, mais dans tous les cas, tous les employés seront sur un pied d'égalité à l'égard de la compagnie. Dans les rengagements, la compagnie devra donner la préférence à ses anciens employés, compromis dans la grève, sur les étrangers, pourvu qu'ils en fassent la demande dans un délai raisonnable. Pour empêcher le retour de nouvelles grèves ou lockouts les contestations ou les réclamations de la part d'un ou de plusieurs employés, qui ne pourront pas être réglées par le chef d'équipe du puits, seront portées devant le directeur de la mine et, si c'est nécessaire, au gérant général ; deux délégués des employés seront autorisés à représenter le ou les réclamants; si l'appel au gérant général reste sans effet, la question sera soumise à l'arbitrage, les deux parties s'engageant à accepter la décision des arbitres. L'accord règle la manière dont les arbitres seront choisis. Les grévistes se sont désistés de leurs demandes concernant la pleine reconnaissance de l'union, la déduction des cotisations de l'union des bordereaux de paye, la journée de huit heures et autres réclamations moins importantes.

2. Les négociations ont été conduites par M. Mackenzie King, le sous-ministre du Travail, aux termes de la loi de conciliation de 1900. L'intervention du ministère du Travail a été demandée par l'honorable M. Walter Scott, premier ministre de la Saskatchewan, les deux parties acceptant les bons offices du sous-ministre à son arrivée à Lethbridge, jeudi le 22 novembre. Après plusieurs entrevues avec les intéressés des deux côtés, le sous-ministre prépara une conférence entre les représentants de la compagnie et les représentants des employés, le 25 et le 26 novembre. On tomba d'accord sur les bases d'un règlement, et sans le désaccord survenu au sujet de la rédaction d'un paragraphe, la grève aurait probablement pris fin le 27. Le 1er décembre cette dernière difficulté fut surmontée, les deux parties ayant accepté un article rédigé par le sous-ministre du Travail.

3. La grève fut déclarée terminée samedi le 1er décembre, par le président de district de l'union et sa décision fut ratifiée par les employés à une réunion tenue le 2 décembre. Le travail fut repris dans les mines, lundi le 3 décembre.

4. Oui.

VENTILATION DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (faisant fonction de ministre des Travaux publics) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire répondre à une question posée hier par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) relative à la ventilation de cette salle. Je me suis procuré des fonctionnaires du département des Travaux publics les renseignements demandés par l'honorable député.

Au cours de l'hiver de 1905, des experts furent consultés sur cette question de la ventilation de la salle. On s'est adressé à M. Kimball, à M. Manny et à M. Durley, professeur à McGill. Les réformes proposées par M. Durley furent acceptées et on prit immédiatement les mesures nécessaires pour les mettre à exécution.

Tous les travaux sont achevés, à une seule exception. L'air frais du dehors est amené dans la salle, par voie des anciennes tours de ventilation, au moyen de ventilateurs actionnés par l'électricité. Cet air pénètre par le plafond dans des espaces en arrière des arches de la tribune et on a pratiqué de petites ouvertures entre les panneaux dans la pièce au-dessus de nous. L'air pénètre en grandes quantités. Les dégagements nécessaires pour permettre à l'air extérieur de pénétrer se trouvent en-dessous des sièges et aux deux extrémités de la salle. Il y a aussi des ouvertures pour l'introduction de l'air du dehors, dans l'espace au-dessous des tribunes, sur toute la longueur. Les ventilateurs font 400 révolutions à la minute et fournissent 17,500 pieds cubes d'air. Cet air passe sur des serpentins remplis de vapeur et est réchauffée avant de pénétrer dans la Chambre. La température de cet air peut être réglée à volonté, en le faisant passer plus ou moins rapidement sur les serpentins. La température peut varier entre 40 et 75 degrés. De plus, cet air sera purifié en passant à travers des jets d'eau vaporisée, mais le vaporisateur n'est pas encore installé. On m'informe que ce dernier travail sera complété d'ici à dix ou quinze jours, de sorte que nous pouvons espérer que tout sera prêt avant les vacances de Noël.

3e LECTURE

Du bill (n° 3) tendant à modifier la loi des chemins de fer de 1903.

2e LECTURE du bill modifiant le régime des chemins de fer relatif aux télégraphes, tarifs, etc.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) propose la 2e lecture de son projet de loi (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer de 1903.

Monsieur l'Orateur, à l'avenir, l'ouverture de chaque session sera marquée par des débats sur la loi des chemins de fer et les actes de la commission chargée d'administrer cette loi, car cette dernière est, à mon sens, la plus importante de toutes celles qui se trouvent dans nos statuts. Elle prime en importance le tarif lui-même et les récriminations du public s'adressent plutôt aux opérations des chemins de fer qu'aux impôts douaniers ou aux taxes du revenu de l'intérieur. C'est pour cette raison que je crois qu'à l'avenir l'ouverture de chaque session sera marquée par un débat sur la loi des chemins de fer et que tous les ans nous aurons à discuter des projets de réformes. Il y a quelques années, en Angleterre, lord Salisbury faisait remarquer que la politique et la prospérité d'un pays reposent sur sa loi des chemins de fer et je suis aussi de cet avis. Nous en avons constamment la preuve et à l'heure qu'il est, dans la république voisine, la réglementation du transport dépasse en importance toutes les autres questions. Depuis deux ou trois ans, le président, M. Roosevelt, et son cabinet n'ont cessé d'étudier ce problème et ont adopté des réformes qui, sur plusieurs points, se rapprochent de la loi canadienne. Les Etats-Unis ont une loi relative aux trafic entre Etats dont la juridiction s'étend virtuellement sur presque toutes les questions qui sont du ressort de notre commission des chemins de fer. Après ces quelques considérations générales,—je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps—je prendrai la liberté de rappeler quelques phrases d'un discours du sénateur Lafollette, du Wisconsin, sur la question des chemins de fer aux Etats-Unis. Voici quelques-uns des axiomes sur lesquels il faisait reposer le projet soumis au congrès :

L'intérêt vital du commerce dans une société organisée et la nature publique du transport imposent au gouvernement le devoir d'avoir la haute main sur ce service.

Le gouvernement est tenu d'exiger que le facteur rende des services suffisants, à des conditions raisonnables et égales pour tous.

La seule base sur laquelle le problème peut être résolu définitivement dans un pays libre est de soumettre les corporations exploitant des services publics à un contrôle assez large, assez fort, assez sévère pour assurer la justice et l'égalité à tous les citoyens américains.

Si une compagnie de chemin de fer a hypothéqué sa propriété pour plus que sa valeur, si son capital est en grande partie fictif, elle ne peut pas imposer au public des tarifs qui lui assurent des bénéfices sur cette évaluation exagérée et ce capital fictif (Cour suprême des Etats-Unis.)

Nous maintenons que la base de tout calcul pour déterminer le tarif que peut raisonnablement exiger du public une compagnie exploitant un moyen de transport public en vertu d'une sanction législative, doit être l'évaluation équitable de la propriété utilisée pour l'avantage du public. (Cour suprême des Etats-Unis.)

Déterminer la valeur des chemins de fer, voilà la pierre fondamentale de tout service important et durable que cette loi est appelée à rendre à la nation.

Je considère que ces principes sur lesquels repose la loi américaine et aussi la

loi canadienne sont sains et sont universellement acceptés dans le pays. Bien plus, lorsqu'en 1903 ce Parlement a sanctionné le principe de la réglementation des chemins de fer et à voté cette loi, le ministre des Chemins de fer du jour, en déposant le projet, a laissé entendre clairement qu'il n'était pas dans l'intention du Gouvernement ni du Parlement de faire exploiter les chemins de fer par l'Etat, mais de les placer sous la juridiction d'une commission et de les obliger de rendre justice au public en ayant la haute main sur les taux que ces compagnies pourraient imposer au public. Ces principes ne sont pas contestés, et c'est en m'appuyant sur eux que je demande quelques instants pour discuter la question des chemins de fer dans ce pays.

Je ferai d'abord observer que si le Gouvernement possède une juridiction absolue sur les tarifs on arrivera nécessairement à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. La chose ne se fera peut-être pas immédiatement, mais il est facile de voir que la tendance est de ce côté. Nous avons déclaré être les maîtres absolus des tarifs, et je suis convaincu que la conséquence de cette démarche sera de faire passer aux mains de l'Etat l'exploitation pure et simple des chemins de fer.

Quoi qu'il en soit, il est maintenant admis dans tous les pays éclairés que l'Etat a le droit et le devoir de réglementer les chemins de fer et leur attitude envers le public. Cela étant, le Gouvernement a, de plus en plus, l'obligation de surveiller les agissements des compagnies. Non seulement le Parlement doit voter une loi générale, mais il doit veiller à ce qu'elle s'adapte constamment aux besoins du jour. Le Parlement a assigné certaines fonctions à la commission des chemins de fer, mais il n'a en aucune façon renoncé à ses prérogatives et le Gouvernement reste avec toute sa responsabilité exécutive, en ce qui concerne l'administration de la loi des chemins de fer.

Nous avons une commission des chemins de fer pour réglementer les chemins de fer, nous avons le Parlement qui est au-dessus de la commission et nous avons un ministère des Chemins de fer, maintenu à grands frais, qui a le devoir de faire respecter la loi et de protéger le public.

Pour moi, il est de toute évidence que les responsabilités du Parlement et de l'exécutif à l'égard des questions de transport augmentent tous les ans, et à moins que la loi ne soit modifiée chaque année, à moins que la question ne soit discutée à chaque session et à moins que l'exécutif ne soit constamment tenu en éveil, le public n'obtiendra pas justice. La vigilance ne doit pas se relâcher un seul instant, si on veut que le public soit bien traité.

Je dirai quelques mots de la commission des chemins de fer. Je crois que, dans l'ensemble, le public approuve la loi qui a institué cette commission, et je considère qu'à tout prendre, elle remplit une mission utile. Mais il est facile de voir qu'elle est déjà débordée. Telle que constituée et organisée, elle ne répond plus aux besoins et je crois qu'il faudra bientôt lui donner plus d'extension. Si on veut en augmenter l'utilité, il faudra ouvrir des bureaux auxiliaires dans les grands centres comme Toronto et Montréal et peut-être Winnipeg. Quand la commission a rendu une décision, elle devrait être acceptée par tout le pays et dans les villes importantes il devrait y avoir un secrétaire ou un représentant de la commission en état de renseigner le public sur la nature des décisions et de régler les disputes locales.

A Toronto, tous les jours, il se présente une vingtaine et peut-être une centaine de cas qu'un représentant de la commission des chemins de fer pourrait résoudre en deux minutes, s'il était sur les lieux. Je crois que la commission du trafic entre Etats, a des bureaux dans différentes localités et que tous ces différends locaux sont réglés sur place.

Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention. Jusqu'à présent, la commission a surtout été occupée à régler des disputes entre compagnies de chemins de fer. Elle a été instituée principalement pour régler les différends entre les compagnies et le public, et j'espère que le Gouvernement verra à ce qu'à l'avenir elle s'acquitte de la mission pour laquelle elle a été spécialement instituée. Il serait à souhaiter que la commission s'occupât plus des disputes entre les compagnies et le public et reléguât les disputes entre compagnies au second plan.

Je me propose maintenant de signaler quelques-unes des injustices qui subsistent dans ce pays, en dépit de la commission des chemins de fer, de la loi des chemins de fer et du ministère des Chemins de fer autant d'institutions qui coûtent des sommes considérables au pays. Nombre d'injustices criantes sont encore commises par les compagnies. L'une d'elle concerne la grande et puissante compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Quand cette compagnie fut autorisée il y a cinquante ans, elle obtint une charte calquée, en grande partie, sur celles qu'on accordait alors aux compagnies de chemins de fer en Angleterre, et une des clauses stipulait que le chemin de fer du Grand-Tronc donnerait un service de deux sous par mille, sur tout son réseau. On appelle cela un service de troisième classe, et il était limité à un convoi par jour, dans chaque direction. C'était la loi du pays à cette époque et je crois que c'est encore la loi aujourd'hui. Si cette loi avait été appliquée, le public jouirait d'un service à deux sous par mille.

Lors de l'établissement des chemins de fer en Angleterre, il n'y avait qu'un convoi par jour, dans chaque direction, sur lequel on put voyager à raison de deux sous par mille. Mais un gérant entreprenant com-

prit que ce serait une excellente affaire pour le public et pour sa compagnie de permettre au public de voyager à bon marché; il améliora le service des troisièmes et plaça des voitures à deux sous par mille, sur tous les convois. Aujourd'hui l'Angleterre possède le meilleur service de troisième du monde entier. Il est supérieur à notre service de première, au Canada.

(Plusieurs députés : Pas du tout.)

Oui il est supérieur.

(Voix nombreuses : Non ! non !)

Mais je prétends le contraire. En Angleterre tout le monde est content de voyager en troisième, à raison de deux sous par mille. Ce service est supérieur à tout ce que nous avons au Canada sous le rapport de la rapidité, de l'aménagement des gares et tout. Les Anglais voyagent à raison de 50 ou 60 milles à l'heure pour deux sous par mille. Nous aurions la même chose au Canada, si on avait obligé le chemin de fer du Grand-Tronc à remplir les engagements de sa première charte. Il y a quelques années, j'ai soulevé cette même question ; le 17 septembre 1903, j'ai posé la question suivante :

M. MACLEAN demande :

A-t-on biffé de l'ancienne charte du chemin de fer le Grand-Tronc, accordée en 1852, l'article suivant: " Il ne pourra être exigé d'aucun voyageur de troisième, sur ladite ligne, plus de deux sous par mille et il devra se rendre chaque jour d'un bout à l'autre de ladite ligne au moins un convoi auquel on aura attaché des voitures de troisième classe "?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. W. S. Fielding) : J'ai ordonné des recherches à ce sujet, mais je n'ai pas encore assez de renseignements pour pouvoir répondre à cette question et je demande qu'elle soit réservée.

Le 21 septembre, je répétais la même question, et voici la réponse que j'obtenais :

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. W. S. Fielding) : La question posée par l'honorable député est une question de droit. Pour pouvoir y répondre, il faudrait étudier toutes les lois faites depuis des années au sujet du chemin de fer du Grand-Tronc et nous ne nous croyons pas en droit d'y répondre d'une façon définitive à présent ; il vaut mieux que nous nous abstenions pour le moment, d'exprimer une opinion sur un point comme celui-là.

Le public canadien est en droit d'exiger un service de deux sous par mille, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, mais il ne l'a pas.

A l'exécutif, au Gouvernement et plus particulièrement au ministre des Chemins de fer, qui reçoit un très fort traitement et dispose d'un personnel considérable, le devoir incombe de veiller à l'exécution des lois qui régissent actuellement le Grand-Tronc. Le gouvernement actuel est, à cet égard, au-dessous de sa tâche, comme le furent d'ailleurs ses prédécesseurs ; c'est pourquoi il a fallu qu'un simple contribuable s'adressât à la cour de police de Toronto, à ce tribunal qui provoque le respect général et est assurément l'égal de la cour suprême du Canada... (Protestations sur quelques bancs.) Oui, et je fais cette assertion avec tous les égards dus à la cour suprême et à la cour de police de Toronto. C'est à ce dernier tribunal que revient l'honneur d'avoir décrété que M. Charles M. Hays a violé le code criminel en méconnaissant aux gens le droit de voyager à la faveur d'un tarif de deux cents le mille.

On dit qu'il en sera appelé de ce jugement ; mais comment se fait-il que le ministre des Chemins de fer, qui reçoit un traitement de $7,000 ou $8,000 par année, dont le personnel considérable comprend des avocats, et qui est à même de bénéficier des lumières de tout le personnel du ministère de la Justice ; comment se fait-il, dis-je, que le ministre des Chemins de fer ne mette pas la loi à exécution et n'oblige pas la compagnie du Grand-Tronc à donner aux voyageurs un tarif de deux cents le mille ? Présentement en vigueur en Angleterre, une loi en tous points semblable donne les résultats les plus heureux qui se puissent désirer. Elle méprise donc ouvertement la loi cette puissante compagnie à laquelle le Gouvernement et le Parlement du Canada viennent de confier le soin de construire un grand réseau transcontinental, à condition qu'elle fasse certaines choses déterminées ; or, comment le public peut-il compter que la compagnie du Grand-Tronc respectera les termes de son contrat, qu'elle respectera la lettre de la loi relative au Grand-Tronc-Pacifique, quand elle viole sans scrupule la loi sur le service à deux cents le mille, loi établie depuis cinquante ans ? Voilà la situation où se trouvent le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc pour ne s'être pas conformés aux dispositions de cette loi.

Que l'on me permette de signaler une autre injustice criante qui se rattache au transport des voyageurs par cette même compagnie du Grand-Tronc. J'ai fait faire des investigations qui ont demandé pas mal de travail et coûté un joli denier ; or, après avoir ainsi fait exécuter par des particuliers une besogne dont le Gouvernement devrait se charger, voici ce que j'ai découvert: entre Toronto et Montréal, la compagnie du Grand-Tronc fait payer aux voyageurs 3 cents ½ par mille, tout en fournissant un service de deuxième classe à un peu meilleur marché ; mais à l'ouest de Toronto, son tarif est de 3 cents le mille en première—il n'y a pas de deuxième classe.

Ainsi, bien que la commission des chemins de fer soit chargée de veiller à ce qu'il ne soit pas commis d'injustice—tel est du moins l'esprit de la loi sur les chemins de fer—la compagnie du Grand-Tronc fait actuellement une distinction injuste à l'égard des personnes qui voyagent sur son réseau à l'est de Toronto. Je signale cette injustice à l'attention des représentants des com-

tés qui bordent le Saint-Laurent, ainsi qu'aux députés de ceux des comtés de la province de Québec que traverse le réseau du Grand-Tronc.

On m'objectera peut-être que la compagnie du Grand-Tronc a acquis d'autres voies ferrées de l'Ouest. Cela ne change rien à la question. Un seul fait apparaît incontestable : c'est que la compagnie applique des tarifs injustement distinctifs. On prétendra peut-être que c'est à la commission des chemins de fer qu'incombe le devoir de remédier à cet état de choses ; ce devoir, j'affirme qu'il incombe au Parlement, qu'il incombe à l'exécutif représenté par le ministre des Chemins de fer, qui a le concours du ministre de la Justice, du procureur général du Canada, de celui-là même qui a mission de veiller à l'exécution des lois fédérales.

A entendre les ministres, le devoir de la commission des chemins de fer consiste à régler les différends dont elle est saisie. C'est possible, mais le conseil privé, les chefs de ministères surtout, sont tenus de faire respecter les lois et de faire régner la justice. Le ministre des Douanes veille à l'observation de la loi sur les douanes ; le ministre du Revenu de l'intérieur fait respecter la loi sur le revenu de l'intérieur, et le directeur général des Postes a l'œil sur toute infraction à l'acte des postes ; chacun d'eux s'emploie à faire respecter les lois. Pourquoi le ministre des Chemins de fer ne donne-t-il pas, de son côté, plein effet à la loi sur les chemins de fer ? Pourquoi ne signale-t-il pas à l'attention de la commission des chemins de fer l'attitude de la compagnie du Grand-Tronc qui viole ouvertement la loi en refusant de réduire à deux cents le mille le coût du transport des voyageurs ? Et pourquoi n'exige-t-il pas de la commission qu'elle ordonne à cette compagnie d'user de justice dans ses rapports avec le public voyageur ?

Je me permettrai de signaler encore quelques distinctions souverainement injustes que font les compagnies de chemins de fer—et au nombre de ces compagnies se trouve celle du Pacifique-Canadien, qui, après tout ce que le pays lui a accordé, tant sous forme de subventions, de concessions de terres que de privilèges spéciaux, transporte actuellement à travers le Canada, à raison de 2 cents le mille, les voyageurs venant des Etats-Unis, tandis qu'elle fait payer 3 cents ½ par mille aux voyageurs canadiens qui prennent les mêmes trains et montent dans les mêmes voitures ? Cette manière d'agir ne constitue-t-elle pas une injustice criante ? La commission des chemins de fer n'a-t-elle pas été instituée dans le but de prévenir un tel état de choses ? Qui peut me signaler un seul cas où la commission des chemins de fer ou le ministère des Chemins de fer aient justifié leur raison d'être en corrigeant une injustice de cette nature ? Autant que je sache, jamais chose pareille ne s'est vue; et pourtant, c'est en vertu d'une loi que furent établis à grands frais et le ministère et la commission des chemins de fer ; c'est aussi en vertu d'une loi que l'administration si coûteuse de la justice fut confiée à un ministre. Le nombre de nos lois grandit chaque jour sans que la mise en vigueur en soit jamais rendue plus effective. Avant de songer à édicter de nouvelles lois, on ferait mieux, ce me semble, de s'appliquer à rendre effectives celles qui existent déjà.

J'appelle maintenant l'attention des cultivateurs canadiens sur une autre sorte d'injustice que la commission des chemins de fer devrait faire disparaître sans retard. Le cas s'est présenté dans ma division électorale, mais on me dit que la même chose se passe ailleurs chaque jour.

Certain cultivateur de ma division voulut un jour faire venir trois ou quatre wagons de tuiles à drainage. Il demeurait près de la ligne du Pacifique-Canadien, dans mon township, tout près de chez moi. Il s'informa du prix des tuiles auprès d'un fabricant de Beamsville, dont l'établissement est situé sur le parcours du Grand-Tronc, puis demanda à la compagnie du Pacifique-Canadien quel serait le coût du transport de ces tuiles. J'ai suivi cette affaire de très près, je me suis rendu compte de l'exactitude des faits et des chiffres en me mettant en communication avec les intéressés, et voici ce que j'ai constaté : pour les 60 milles de voiturage de Beamsville à Toronto, le Grand-Tronc demandait 4 cents ½ du 100 livres, et pour les 7 milles compris entre Toronto et la ferme, le Pacifique-Canadien demandait 2 cents ½ par 100 livres.

M. LANCASTER : La distance n'est que de 21 milles entre Beamsville et Hamilton.

M. W. F. MACLEAN : Je le répète, pour les 60 milles de voiturage, de Beamsville à Toronto, on fait payer 4 cents ½ les 100 livres, et 2 cents ½ les 100 livres les sept autres milles de voiturage : de sorte que la commission et le ministère des Chemins de fer, de même que le Parlement, permettent que deux compagnies de chemins de fer fassent ainsi payer leur tarif respectif de gare à gare relativement au transport d'un chargement de tuiles sur un parcours de 67 milles. J'avais espéré que la loi votée à la dernière session mettrait fin à cet abus ; je me suis évidemment trompé. Je me suis adressé à la commission des chemins de fer : on m'y a fait réponse que chaque compagnie avait droit de faire payer son tarif, et que s'il avait fallu se servir d'une troisième ligne, il eût fallu payer une troisième fois. Quand nous aurons effectué la réforme aujourd'hui si dédaignée de la nationalisation des chemins de fer le transport de gare à gare ne sera plus l'objet que d'un tarif unique.

J'appelle l'attention de la classe agricole sur le fait que le cultivateur tenant à améliorer ses terres en y plaçant des tuiles de drainage est obligé de payer le transport de

ces tuiles d'après deux ou trois tarifs différents. La pose de tuiles, lui affirme-t-on, doit lui donner un bénéfice de 10 p. 100 ; mais, eu égard aux circonstances, ce placement ne lui rapporte même pas 2 p. 100, puisque le coût du transport représente à lui seul le tiers de celui des tuiles. Tous les produits agricoles sont assujettis à ces doubles et triples tarifs de transport de gare à gare, et cependant, ni la commission ni le ministère des Chemins de fer ne songent à réformer un tel abus. Je me plais à espérer que le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) voudra bien modifier la loi de façon à faire disparaître un tel état de choses.

La commission des chemins de fer ne semble pas avoir juridiction en la matière, bien que le Parlement lui ait conféré des pouvoirs étendus, force lui est néanmoins de s'en rapporter aux définitions que le Parlement a insérées dans la loi. C'est donc au Parlement qu'il appartient d'insérer ces définitions. La commission ne peut prendre d'initiative en la matière ; elle doit s'en tenir à faire respecter les définitions données par le Parlement. D'ailleurs, le maintien de ces trois ou quatre tarifs de transport de gare à gare ne tardera pas à détourner le trafic de notre pays.

Autre abus. Les compagnies de chemins de fer se forment en associations pour contrôler le mouvement de tous leurs wagons. C'est ainsi que lorsqu'un wagon est retardé à un garage quelconque ou que l'on refuse de le décharger immédiatement, le client est tenu de payer une indemnité de $1 par jour; les compagnies de chemins de fer le tiennent à leur merci, car s'il ne paie pas cette indemnité, on ne lui livre pas ses marchandises. Puisque les compagnies constituent des associations qui assujétissent les clients au paiement d'une telle indemnité, le Parlement devrait décréter que les compagnies devront, de leur côté, payer une indemnité semblable chaque fois qu'elles tarderont à livrer les marchandises. Puisqu'il leur est permis de faire peser un tel fardeau sur les négociants, pourquoi ne permettrait-on pas à ceux-ci d'obtenir de la commission des chemins de fer qu'elle fasse payer une indemnité quelconque pour chaque jour de retard apporté par les compagnies dans la livraison des marchandises.

Voici une autre injustice que je tiens à signaler. Il m'arrive souvent de faire deux fois par semaine le trajet de Toronto à Ottawa par la ligne du Pacifique-Canadien. Cette compagnie a établi un service rapide entre ces deux villes, service excellent sous beaucoup de rapports, mais qui n'est pas encore ce qu'il devrait être. Le train rapide quitte Toronto à 10 heures et Ottawa à 1 heure du soir. La voiture de première classe faisant le trajet directement devrait être attachée à chacun de ces convois. Ceux qui, par raison d'économie, ne peuvent voyager qu'en première, au taux de 3 cents par mille, sont obligés de changer de voiture à Smith's-Falls, à deux heures du matin, par des températures variant entre zéro et 20 degrés au-dessous de zéro, tandis que ceux qui sont assez riches pour voyager en wagon-lit font le trajet sans changer de voiture. Je crois que l'on pourrait obliger la compagnie à donner aux voyageurs des premières les mêmes avantages qu'aux voyageurs des wagons-lits. Malheureusement, nul ne se croit autorisé à exiger cette réforme. Sous beaucoup de rapports, il est vrai, le service que fournit la compagnie est excellent, mais elle ne traite pas le public avec les égards qu'il mérite en économisant le plus possible de façon à grossir ses recettes, et elle continuera d'agir de la sorte tant que le Parlement n'interviendra pas.

Autre chose maintenant. La commission des chemins de fer devrait s'enquérir des conditions sanitaires des trains rapides de tout le pays. J'ai beaucoup voyagé à bord de ces trains. Nulle part les règles de l'hygiène sont aussi peu observées. A bord de tous les grands convois devrait se trouver un inspecteur sanitaire chargé de surveiller la ventilation et le chauffage. Ce service est absolument négligé. Malgré tout ce que coûte l'application des lois, nul ne semble s'occuper de les faire observer en obligeant les compagnies à rendre justice au public et à lui donner le confort nécessaire. L'excuse des compagnies, c'est qu'elles sont trop occupées à étendre leurs réseaux pour s'occuper de l'amélioration du service de gare à gare, et que tous leurs efforts doivent tendre à établir un service transcontinental aussi rapide que possible. Elles devraient s'occuper d'abord de leur trafic actuel; elles pourront ensuite étendre leurs réseaux autant qu'il leur plaira.

Je dirai quelques mots du texte fort simple du bill. L'ex-ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) a critiqué la rédaction des articles du bill qui se rapportent aux messageries. Je ne suis qu'un profane en pareille matière, mais je m'efforce toujours de poser un principe du mieux qu'il m'est possible. J'ai l'intention d'ajouter les mots " compagnies de messageries " à l'article de la loi des chemins de fer où il est dit à qui cette loi doit s'appliquer, et je laisse au ministères de la Justice et des Chemins de fer le soin de rendre effectif l'article ainsi modifié. J'ai acquis quelque expérience. Un jour, j'avais retenu les services d'un avocat éminent pour rédiger un projet de loi relatif aux téléphones, ce qui n'empêcha pas la Chambre de critiquer la rédaction de mon bill. Maintenant, je me borne à insérer les mots nécessaires à l'endroit où ils doivent être, et pour le reste, je m'en rapporte aux lumières des légistes grassement payés pour faire ce travail. On me répondra peut-être que la loi s'applique maintenant aux compagnies de messageries. C'est vrai, mais le ministère des Chemins de fer n'a pas encore trouvé le moyen d'obliger ces compagnies à se conformer à la loi.

Ne voulant plus m'exposer aux mêmes re-

proches, je me contente de demander que la loi des chemins de fer s'applique également aux compagnies de wagons-lits, comme cela se fait aux Etats-Unis. S'il se trouve au Canada des compagnies que l'on devrait forcer à obéir aux lois, ce sont bien les compagnies de wagons-lits, surtout la compagnie Pullman. Celle-ci est tellement riche qu'elle ne sait que faire de son argent ; il lui est impossible de répartir ses bénéfices entre ses actionnaires ; et cependant nulle loi ne la régit au Canada. Autant que je sache, il en est de même du service de wagons-lits du Pacifique-Canadien. Tous les voyageurs en wagons-lits savent qu'il serait nécessaire d'établir des règlements rigoureux, surtout en ce qui concerne l'hygiène

Une autre chose qui devrait être réglementée par une institution compétente représentant le public, ce sont les taux que ces compagnies font payer ; ce sont elles qui fixent les prix, et le public n'a qu'à payer.

Je demande que ces compagnies soient placées sous la juridiction de la commission des chemins de fer et que celle-ci soit autorisée à réglementer leurs tarifs et à exiger un meilleur service. Ces compagnies réalisent assez de bénéfices pour donner un meilleur service aux taux actuels, et elles pourraient établir un service à prix plus réduit pour ceux qui ne sont pas en état de payer les prix actuels. Combien de voyageurs font chaque nuit le trajet entre Toronto et Montréal, qui ne sont pas assez riches pour payer un lit $2 ? Le Pacifique-Canadien, il est vrai, ajoute parfois à ses convois une voiture pour touristes. On devrait avoir au Canada un service spécial de wagons-lits—je ne demande rien de somptueux—grâce auquel le commun des mortels pourrait se procurer un lit à raison de $1. Nous avons droit à cela, et la loi devrait nous l'assurer. Nous n'obiendrons pas cette réforme tant que la loi ne l'imposera pas aux compagnies.

Autre question, l'occupation des lits supérieurs et des lits inférieurs donne lieu à de continuelles disputes. Chacun veut avoir un lit du bas. Si la juridiction de la commission des chemins de fer s'étendait aux compagnies de wagons-lits, et que le coût des lits supérieurs fût un peu moins élevé, ces disputes se produiraient moins fréquemment. Les jeunes gens, les voyageurs de commerce et ceux qui préfèrent les lits du haut pourraient les obtenir à raison de $1.50, et ceux du bas resteraient à la disposition des dames et des personnes âgées. . .

(Un député : Et des millionnaires !)

Oui, parfaitement, des millionnaires, comme on en compte beaucoup dans les rangs de la droite. Ce que je veux faire entendre, c'est que nous n'avons aucune juridiction sur ces compagnies ploutocratiques. Je n'ai pas oublié qu'il y a plusieurs années j'ai déposé une proposition de loi tendant à réglementer les compagnies de wagons-lits. Le bill fut renvoyé au comité des chemins de fer.

La compagnie Pullman a mené dans nos couloirs une campagne telle qu'il s'en est rarement vu de pareille dans cette Chambre. Elle a engagé les services de presque tous les avocats de Montréal. Ainsi, quand la question s'est présentée devant le comité, je n'ai eu d'autre vote que le mien à l'appui de la réglementation de ces compagnies de wagons-lits.

Sir WILFRID LAURIER : Un seul juste dans Israël.

M. W. F. MACLEAN : Ce sont là des exemples de l'injuste traitement que ces compagnies infligent au public, traitement que notre abstention a seule rendu possible.

Je propose que soient comprises, dans ce même article qui détermine l'application de la loi, les compagnies de télégraphe. Je n'entends rien demander de plus ; et, si la Chambre veut bien m'accorder ce point je suis prêt à en laisser la rédaction aux fonctionnaires du Gouvernement, mieux encore aux jurisconsultes du ministère des Chemins de fer.

Déjà les compagnies de téléphone sont soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer, et je ne vois pas pourquoi les compagnies de téléphone ne le seraient pas. Si la Chambre refuse aujourd'hui de faire ce que je lui demande, que du moins elle se hâte d'avoir une loi générale qui, en pratique, nous donne juridiction tant sur les compagnies de télégraphe que sur les compagnies de téléphone. Peu m'importe le moyen, pourvu que l'idée reçoive sa réalisation.

Que la Chambre me permette de lui dire pourquoi les compagnies de télégraphe devraient être soumises à la juridiction de la commission. Je le ferai en citant l'exemple de ce qui s'est passé dans les échanges télégraphiques de Montréal, Toronto et New-York d'une part, et Cobalt d'autre part. Cobalt est aujourd'hui un centre d'affaires important ; on nous dit qu'entre cette localité et les grands centres les messages qui s'échangent tiennent les fils chauds. La ligne qui va de North-Bay à Cobalt est la propriété de la province d'Ontario—c'est une ligne nationalisée. Elle se relie, à North-Bay, à la ligne de la compagnie de télégraphe Great-Northern, qui est un dépendance de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, et aussi à la ligne télégraphique du Pacifique-Canadien, laquelle est une dépendance du chemin de fer de ce nom. Ces deux dernières compagnies de télégraphe qui sont d'intérêt privé, se sont ingénié à détruire le réseau national de chemins de fer et de télégraphes en rendant les affaires incommodes pour le public. Dans ce dessein, elles ont entravé les transports

et davantage encore les échanges télégraphiques. Voici, par exemple, un télégramme qui est adressé de Toronto à Cobalt. Le message passe par les lignes du Pacifique-Canadien et du Great-Northern ; il arrive à North-Bay ; là, l'employé le reçoit et le rédige avec soin sur un papier, qu'il accroche délibérément à un clou. Au cours de sa besogne, un autre employé décroche le message, le met sous enveloppe, appelle un messager, ou attend qu'un messager se présente, à qui il donne commission de se rendre à la porte voisine, où se trouve le bureau télégraphique du chemin de fer national de la province d'Ontario et de le livrer à l'agent. Une fois aux mains d'un employé du réseau télégraphique d'Ontario, le message est répété pour Cobalt. Voilà ce qui se pratique à l'égard de télégrammes qui, envoyés de Toronto, ont tout juste 330 milles à parcourir.

Voici donc des compagnies qui délibérément conspirent pour détourner le public de l'idée des chemins de fer et des télégraphes nationalisés.

Il devrait y avoir dans ce pays un tribunal chargé de régler ces matières. Il devrait aussi y avoir, tant pour le Canada que pour la province d'Ontario, un premier ministre qui voulût bien adresser un mot d'avertissement à ces compagnies, leur signifiant en douceur que nous n'entendons pas endurer plus longtemps de semblables pratiques.

Ces lignes de télégraphe devraient se raccorder de façon qu'un message se rende directement à Cobalt, sans qu'il soit besoin d'avoir à le répéter. Il semble qu'il n'y ait pas de loi en ce pays ni personne dans l'administration qui puisse mettre de telles compagnies à la raison. Il devrait y avoir quelqu'un d'autorisé à donner à ces compagnies des ordres qu'elles soient tenues de respecter. C'est nous qui les avons constituées, dans l'intérêt du public, et il convient qu'elles servent le public convenablement, surtout qu'elles ne lui créent pas des embarras comme ceux dont je viens de parler. Pour ce qui est du gouvernement de la province d'Ontario, j'aurais trouvé juste qu'il eût saisi ce bureau, eût pris possession des fils et donné au public un service direct.

Que l'on donne à la commission des chemins de fer juridiction sur ces services télégraphiques et les compagnies seront bien forcées d'établir un système d'échanges et de mieux servir le public.

Non seulement cela, mais l'heure est arrivée, je crois, où il faudrait obliger les compagnies de télégraphe de ce pays à donner un service téléphonique partout où le public y a intérêt. Un service téléphonique entre Toronto et Cobalt, comme aussi entre New-York et Cobalt, serait même plus avantageux aux intéressés qu'un service télégraphique. Il existe, sur cette ligne de chemin de fer du nouvel Ontario, qui est propriété de la province, un servive téléphonique dont le public peut faire usage comme il lui plaît.

Quant aux autres lignes, elles semblent dire : Il n'y a pas de loi pour nous, nous sommes libres d'agir à notre guise, le public aura de nous ce que nous voudrons bien lui donner, et, si cela fait notre affaire, nous le gênerons dans ses opérations. Elles se préparent, disent-elles, à des arrangements qui donneront ce service direct; et je le crois, mais c'est à cause de certain mouvement qui s'est produit et parce que l'attention du public a été appelée dans cette direction. Aussi, il ne nous manque plus qu'une loi, et des ministres responsables pour l'appliquer ; après cela, nous ne verrons plus pareil traitement infligé au public.

Une autre question que je veux aborder est celle qui traite des taux de transport au Canada. J'ai longtemps essayé de faire adopter une loi qui déclarât suffisant un tarif de deux cents par mille pour le transport des voyageurs par chemin de fer. Je pense avoir réussi à démontrer que les chemins de fer gagneraient plus d'argent avec un tarif à deux cents qu'avec le tarif actuel. Et n'oubliez pas, monsieur l'Orateur, que, dans la loi générale relative aux chemins de fer, on trouve la disposition qui suit :

264. Il doit être produit, approuvé et publié un tarif fondamental régulateur pour les voyageurs, de la manière prescrite par le présent acte pour le tarif fondamental régulateur pour le transport des marchandises.

2. Tant que la compagnie n'aura pas déposé ce tarif fondamental régulateur pour les voyageurs, et ne l'aura pas fait approuver et publier dans la "Gazette du Canada," elle ne peut exiger de rémunération pour le transport des voyageurs.

3. Quant la compagnie se sera conformée aux dispositions du présent article, et sauf le cas où il y a des tarifs spéciaux pour les voyageurs, les taux portés au tarif fondamental régulateur des voyageurs seront les seuls que la compagnie est autorisée à percevoir pour le transport des voyageurs.

Voilà une loi excellente, si seulement on voulait bien la rendre définitive, et si l'on disait quel devra être le prix régulier du transport des voyageurs. Pour moi, je prétends que l'on devrait insérer là une disposition établissant que le prix régulier du transport des voyageurs sur les chemins de fer soumis à la juridiction de ce Parlement sera, au plus de deux cents par mille. Les compagnies resteraient libres de faire les faveurs qu'elles voudraient, de demander des prix moindres, des prix d'excursions, d'émettre des billets d'abonnement ; mais ce serait la loi du pays de ne pas exiger plus de deux cents par mille.

Ces mêmes compagnies, dont les lignes se prolongent jusque dans les Etats de l'Union, y transportent les voyageurs à raison de deux cents par mille. C'est ce que fait le Grand-Tronc au Michigan, où une commission des chemins de fer l'y oblige.

En ne se conformant pas à cette loi, le Grand-Tronc commettrait un délit. Et si la compagnie peut le faire aux Etats-Unis, si elle se charge de voiturer des Etats-Unis au Canada des Américains moyennant deux cents par mille, pourquoi n'en ferait-elle pas autant des Canadiens ?

Il y a cette autre raison : le Pacifique-Canadien est aujourd'hui énormément riche, il paye d'énormes dividendes, et il en pourrait payer le double s'il voulait ; ses actions, fortement majorées, sont cotées à 187; elles ont haussé d'un point dans la journée d'hier, de deux points le jour d'avant, de trois la semaine dernière. Elles constituent aujourd'hui une des valeurs les plus sûres du monde entier, et la compagnie est riche à ce point de cacher au public canadien la réelle étendue de ses ressources. Les états qu'elle nous fournit annuellement ne nous font pas connaître sa vraie richesse, non plus que les gains énormes qu'elle entasse. Cela étant, le Parlement devrait-il hésiter un instant à lui imposer—elle qui paye aujourd'hui 6 p. 100 et qui espère payer bientôt 8 p. 100—cette condition de transporter les voyageurs à raison de deux cents par mille. Dans l'Ouest, elle demande jusqu'à 4 cents, et même davantage, me dit-on. Entre ici et Prescott, c'est 4 cents, je crois, qu'elle exige ; et au Manitoba, ceux qui prenaient ses voitures avaient aussi à payer 4 cents par mille, jusqu'à ce qu'un jour le gouvernement de la province fit un arrangement avec le Canadian-Northern pour 3 cents par mille. La compagnie dut alors baisser ses taux ; et jamais on ne l'a entendue se plaindre de ne plus avoir que 3 cents par mille. C'est la concurrence qui a seule produit ce résultat.

Pourquoi le Parlement hésiterait-il pour un instant à forcer cette puisante compagnie qui a nom " Le chemin de fer canadien du Pacifique " à donner au public ce tarif de 3 cents par mille pour les voyageurs ? Pourquoi hésiterait-il à forcer le Grand-Tronc d'obéier à la loi, qui déjà l'y oblige, et de donner au public le transport à 2 cents par mille ? Pourquoi hésiterions-nous à dire à cette compagnie : Il faut qu'au moins vous donniez aux Canadiens les mêmes taux que vous donnez aux Américains ; il faut que vous donniez aux Canadiens sur vos lignes sises au Canada les mêmes taux que vous donnez à tout le monde sur vos lignes sises aux Etats-Unis.

Si nos propres chemins de fer ne peuvent être amenés à traiter nos gens avec justice, je dis que c'est un curieux état de choses pour notre pays.

Même à l'égard du transport de nos marchandises, ces compagnies font encore d'injustes distinctions. Nous sommes en train d'y mettre bon ordre ; mais n'empêche que ces compagnies, qui sont censées avoir été établies dans l'intérêt des populations canadiennes, persistent à se servir de leurs réseaux canadiens pour y faire passer les produits que les cultivateurs américains envoient sur les marchés d'Europe, où ces mêmes produits font concurrence à ceux du cultivateur canadien, obligé, lui, de payer plus cher pour le transport de sa marchandise par ces mêmes compagnies.

Voilà l'espèce de traitement que le peuple du Canada reçoit de ces grands chemins de fer, et que je désire voir abolir par acte de ce Parlement. Pour cette raison je veux que le Parlement ait tous les ans un comité spécial, et je pense que nous l'aurons, chargé de rechercher ces abus et de forcer les compagnies à y porter remède.

Mais ce n'est pas tout de faire une loi, il faudra encore des agents, des ministres responsables pour l'appliquer.

A propos de ce tarif à deux cents le mille, on me dit que si nous l'imposons aux chemins de fer, le public va cesser de jouir des avantages qui lui ont été accordés jusqu'à présent. Voici ce que dans les couloirs il se chuchote, à l'oreille principalement des membres de cette Chambre qui viennent des grandes villes du Canada : Si cette proposition de Maclean passe tendant à faire adopter un tarif de deux cents par mille, nous serons contraints de vous retirer toutes les faveurs que nous vous faisions, sous forme de prix d'excursion ou autres, et surtout de vous retirer les billets d'abonnement que nous accordons aux habitants des grandes villes, comme Montréal, par exemple.

A Toronto, ces sortes de billets se donnent aussi, mais en petit nombre : le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien se préoccupent peu du public de Toronto, mais à Montréal, l'émission de ces billets est nombreuse, avec un service suburbain de première classe ; et il faut voir comme les agents de nos compagnies s'empressent autour des députés de Montréal, à qui ils disent que, si le tarif du transport des voyageurs est abaissé à deux cents par mille tous ces billets d'abonnement devront être retranchés. Je défie bien ces compagnies, je défie bien les agents qu'elles ont envoyés aujourd'hui à Ottawa de me citer l'exemple d'un seul Etat où des faveurs de cette nature aient été retranchées après l'établissement d'un tarif à deux cents par mille comme maximum. Bien au contraire, un grand nombre d'états de la répubilque voisine nous fournissent la preuve d'un résultat tout différent. La législature de l'Ohio a, le printemps dernier, à la presque unanimité des votes, adopté, en une seule séance, une loi imposant ce tarif de deux cents, lequel tarif prenait effet trente jours plus tard. Le chemin de fer de la Pennsylvanie avait retenu les services des avocats les plus éminents de l'Etat pour le représenter dans la circonstance. J'ai ici le dossier de l'affaire, comprenant plus de cent pages où la compagnie expose en quoi la loi va lui nuire. Ce dossier était tout prêt, et cependant on ne s'en est même pas servi. La loi reçut son application, le public commença de voyager à 2 cents par mille, la compagnie eut plus de voyageurs qu'elle

n'en pouvait transporter, et nulle faveur dont la population de l'Ohio avait pu jouir avant cela ne lui fut retranchée. Les villes de Cleveland et de Toledo ont aujourd'hui tout autant de billets d'abonnement, il leur est fait tout aussi souvent des prix d'excursion, elles ont un service meilleur, et les chemins de fer retrouvent le commerce qui s'en était détourné pour les routes à traction électrique, plus accommodantes.

Les compagnies de voies ferrées font mieux que jamais avec le transport des voyageurs. Cet abaissement de tarif a produit exactement le même résultat que l'abaissement des tarifs postal et télégraphique. Améliorez le service, diminuez-en le prix, et, du coup, vous le rendez d'autant plus profitable. Si vous réduisez le prix du gaz, vous ne faites pas tort à la compagnie, car la consommation augmente, apportant aux actionnaires de plus gros dividendes. De quelque service public qu'il s'agisse, si vous faites qu'un plus grand nombre de gens y aient part, vous augmentez par la même occasion la recette.

Je défie le représentant de quelque compagnie de chemin de fer que ce soit, au Canada comme aux Etats-Unis de me citer un cas où la compagnie ait souffert d'une réduction dans le tarif maximum régulier du transport des voyageurs. Le contraire s'est toujours produit : il y a toujours eu augmentation de recettes, et, de son côté, le public s'en est bien trouvé.

Pour montrer quelle extension prend ce mouvement, je puis vous dire que dans l'Etat de l'Obio, l'on trouve généralement appliqué ce tarif de deux cents par mille. L'élection qui vient d'avoir lieu, le 7 novembre, dans la Pennsylvanie, a porté entièrement sur cette question du voyage en chemin de fer à meilleur marché ou du tarif à deux cents par mille. Cette proposition a passé à l'unanimité : le gouverneur et presque tous les membres de la législature se sont obligés à la faire adopter.

Il y a une demi-douzaine d'autres états que je pourrais nommer, mais j'attendrai, pour de plus amples détails, d'être rendu à l'article qui traite de cette question, la plus importante de ce bill.

C'est là la réforme que je veux introduire au moyen de cette loi : un tarif maximum de deux cents par mille pour les voyageurs. Si quelqu'un désire discuter la chose à présent, l'occasion lui en est fournie.

A la dernière session on m'a dit que j'aurais dû amener graduellement l'application des taux réduits, comme on a fait au Michigan. C'est ce que j'ai alors proposé ; mais, ensuite, on m'a demandé pourquoi je ne proposais pas une loi générale. J'ai donc proposé une loi générale ; et je m'en suis tenu à cette dernière proposition car c'est le seul moyen d'aboutir à quelque chose.

Les chemins de fer peuvent aisément supporter un tarif de deux cents par mille ; ils

y gagneront plus qu'ils ne gagnent aujourd'hui.

Avec tous ces résultats que les taux réduits ont amenés aux Etats-Unis, les chemins de fer qui s'opposent à l'adoption de cette loi devraient pouvoir nous citer un cas où le tarif diminué pour les voyageurs a fait tort à la compagnie. Qu'ils me citent un cas de ce genre ; je suis prêt à les écouter. S'ils peuvent me citer un cas montrant que l'adoption, par un chemin de fer où la recette est de $3,000 par mille, d'un tarif graduel de deux cents et demi là où la recette est de $2,200 par mille, a tourné au détriment de tel chemin de fer, je suis tout prêt à prendre la chose en considération. Mais il me faut des faits ; je veux que ceux-là qui s'opposent au projet et qui le disent injuste pour les chemins de fer produisent la preuve de leurs assertions.

On nous dit qu'ici, au Canada, nos chemins de fer traversent des régions où les habitants sont clairsemés. Je voudrais bien que l'on m'indiquât une seule ligne de voie ferrée qui ne fasse pas des affaires d'or avec le transport des voyageurs ou dont les trains ne soient pas toujours combles. Le vrai de la chose est que les chemins de fer n'ont pas suffisamment de matériel roulant pour accommoder la foule de voyageurs qui veulent prendre le train quand les taux sont réduits.

Bien qu'on dise que la population est clairsemée en ce pays, tous nos trains sont remplis de voyageurs. Mais, dit-on, dans les états d'Ohio, de New-York et de Michigan et autres où on voyage à meilleur marché, il y a beaucoup plus d'habitants. C'est possible, mais il y a aussi beaucoup plus de milles de voie ferrée et la distance que couvrent les chemins de fer est plus grande qu'au Canada, eu égard à la population respective des deux pays. Examinez la carte de l'Ohio et vous verrez que cet état renferme une population nombreuse, il est vrai. Vous constaterez aussi qu'il est couvert d'un lacis de voies ferrées et de chemins de fer électriques. C'est la concurrence des chemins de fer électriques qui a engagé les compagnies à cesser leur opposition à la réglementation des tarifs des voyageurs. Elles furent bien aises d'invoquer ce prétexte pour abaisser leurs prix de transport. La population a pris goût aux chemins de fer électriques, et que voyons-nous? Les chemins de fer électriques donnent un service de premier ordre dans toute l'étendue de l'Ohio et de l'Indiana. Ils ont des express de nuit et des wagons-lits qui transportent les voyageurs pour moins d'un cent par mille tout en réalisant de gros bénéfices. Si le prix régulier du transport est de deux sous par mille en Angleterre, si ce taux est ou doit devenir d'usage courant aux Etats-Unis, pourquoi ne pourrions-nous pas avoir le même tarif au Canada? Je me le demande en vain. Les chemins de fer n'y perdraient rien ; leurs recettes augmen-

teraient et le public en profiterait. S'il en est ainsi—comme je le soutiens sans craindre la contradiction—cette loi est donc nécessaire.

Je n'ai plus qu'une autre raison à invoquer. A la dernière session, quelqu'un a prétendu qu'en abaissant les tarifs des voyageurs on ferait monter les tarifs applicables aux marchandises. Celui qui tient ce langage peut-il nous citer un exemple? Il n'en saurait trouver au Canada où l'essai n'a jamais été tenté. Depuis cinquante ans qu'il y a des chemins de fer au pays, jamais les tarifs des voyageurs n'ont été abaissés d'une manière sensible. En maintes circonstances, les tarifs applicables aux marchandises ont été diminués de moitié, tandis que les tarifs des voyageurs n'ont jamais baissé. Et on vient nous dire qu'en les diminuant on fera monter les prix de transport des marchandises et que le pauvre cultivateur en souffrira ! Or, le pauvre cultivateur n'en souffrira pas car c'est lui, que les membres de la droite représentent, qui veut l'abaissement de ces tarifs. Les syndicats agricoles et les cultivateurs ont demandé la diminutoin des prix de transport Je serais bien aise de connaître un seul cas où l'abaissement des tarifs des voyageurs ait causé le relèvement des tarifs des marchandises.

On dit aussi que cela nuirait aux petits chemins de fer qui desservent des régions peu peuplées. On ajoute : Le Pacifique-Canadien, s'il fait beaucoup d'affaires dans l'est, doit aussi procurer des moyens de transport aux rares habitants de l'Ouest. Ma foi, le Pacifique-Canadien a voulu être un réseau transcontinental ; à ce titre, il doit se soumettre à la loi des compensations, subir les inconvénients et profiter des avantages. Je le déclare, nous ne devrions permettre à nulle compagnie de chemin de fer que ses lois organiques autorisent à se rendre à n'importe quel endroit du territoire, d'exiger, pour le transport des voyageurs dans les contrées distantes, un prix plus élevé que dans les centres populeux. Autrement, qu'arrivera-t-il ? Personne n'ira s'établir dans ces endroits reculés. Il importe de pouvoir dire à ceux qui viennent d'Europe au Canada qu'ils auront dans l'Ouest les mêmes facilités que dans l'Est pour voyager en chemin de fer à des prix aussi modérés.

Je demande aux représentants du Manitoba et du Nord-Ouest de se placer sur ce terrain. J'appelle leur attention sur un journal qui m'a été adressé en ma qualité de membre de cette Chambre. Il porte cette suscription : W. F. Maclean, député, Ottawa ; numéro marqué. On lit sur l'enveloppe :

De la part du " Camrose Mail," de Camrose, Alberta, Canada. Nous cherchons à obtenir un meilleur service pour le transport des marchandises et du courrier et la transmission des dépêches sur le réseau du Pacifique-Canadien.

Je ne connais rien de ce qui concerne ce journal. Je suppose que d'autres députés l'ont aussi reçu. Toujours est-il qu'il y a dans l'Alberta une petite feuille qui consacre tous ses efforts à l'amélioration du service des marchandises, du courrier et des dépêches télégraphiques. Cela devrait être le cri de tous les habitants de l'Ouest. Ils ont droit aux mêmes tarifs que la population de l'Est pour le transport des voyageurs et des marchandises. Ils peuvent exiger qu'on applique la loi à ces puissantes compagnies et qu'on défende aux chemins de fer d'établir des distinctions entre les différents groupes de la population. Surtout, on devrait interdire aux chemins de fer que nous avons subventionnés de mettre les habitants de l'Ouest sur un pied d'infériorité en transportant les voyageurs et les marchandises de nos rivaux, les Américains, à des prix moins élevés que ceux qu'ils exigent de nous.

Nous avons dit que la question des droits de douane et d'accise était le plus important des problèmes que la population canadienne avait à résoudre de nos jours. Cependant, je déclare sérieusement que le tarif n'offre qu'un intérêt infime comparativement à la question des tarifs de transport de nos voies ferrées. Peu d'articles du tarif concernent le cultivateur, tandis que les tarifs des marchandises, des voyageurs, des messageries et la plupart des tarifs uniformément applicables le touchent de près. Au Canada, les chemins de fer que nous avons établis ne doivent faire ni faveurs ni passe-droits. A l'heure qu'il est, les voies ferrées, grâce à une lacune dans la loi et dans son application, sont en état d'établir des distinctions injustes entre les divers groupes de la population, entre les villes et les provinces. Elles ont le champ libre.

Les chemins de fer, au Canada, pourraient devenir ce que sont les rois des charbonnages, aux Etats-Unis. La-bas, leur puissance s'est tellement accrue qu'il a fallu adopter une loi décrétant que nulle compagnie de chemin de fer ne se livrera à d'autres entreprises, principalement à l'exploitation des houillères. James J. Hill et d'autres capitalistes ont été obligés de séparer leur commerce de houille de leur commerce de transport. Aujourd'hui, le rôle de Roosevelt aux Etats-Unis est de faire entendre raison aux compagnies de chemins de fer et aux grandes sociétés. Non seulement, il faut obliger les voies ferrées à demander des prix raisonnables, mais il faut exiger qu'elles ne fassent ni faveurs ni passe-droits. Nous ne devons pas craindre de définir ce qu'est un " voiturier." Le premier article de la loi américaine donne la définition d'un voiturier et soumet celui-ci aux prescriptions de la loi. Le principe fondamental est que les voituriers doivent mettre tout le monde sur le même pied.

J'ai cité plusieurs cas de traitement inégal et d'autres députés pourraient offrir de

nouveaux exemples, j'imagine. Il faut étudier ce problème d'une manière sérieuse, réglementer ces compagnies, décréter une loi à cet effet et la mettre en vigueur.

Le dernier article du bill que j'ai déposé a trait à la question des téléphones. Je félicite le ministère des prescriptions législatives qu'il a fait adopter à la dernière session relativement aux compagnies de téléphone. Elles n'ont pas comblé mes désirs mais elles sont un indice de progrès. Le dernier article du présent bill va plus loin. Il tend à raccorder tous les réseaux téléphoniques, qu'ils soient à grande distance, ou non.

J'ai l'honneur de proposer la deuxième lecture du bill que j'ai déposé.

M. HENRY ALFRED WARD (Durham): Je désire saisir la Chambre d'une question qu'on m'a signalée il y a un jour ou deux et qui se rattache à l'article du bill de l'honorable député (M. Maclean) concernant les téléphones. Lorsqu'à la dernière session la loi sur les téléphones a été adoptée, il m'a semblé qu'on ne tenait pas assez compte des téléphones privés établis dans différents townships du pays. Il y en a un grand nombre ; les uns couvrent une distance de vingt à trente milles et traversent plusieurs comtés. Il n'ont pas le droit d'obtenir de raccordemnts avec les réseaux des autres compagnies qui existent dans la province.

Je signale tout particulièrement l'une de ces lignes privées de téléphone du township de Hope, dans ma circonscription, qui a eu beaucoup à se plaindre, ces jours derniers, des agissements de la compagnie de téléphone Bell. Je puis dire que, d'ordinaire, ces lignes privées appartiennent à des médecins et rendent de grands services aux cultivateurs.

En effet, ces derniers peuvent avoir le téléphone à domicile et se mettre en communication avec les médecins et les habitants des villages et des villes reliés par le téléphone. Le grief que j'entends signaler consiste dans l'interruption du raccordement entre les réseaux de deux de ces petites compagnies de téléphone. Je désire faire lecture d'une narration des faits qui fera comprendre l'état de choses qui règne actuellement dans ma circonscription. Voici :

Le docteur A. C. Beatty, de Garden-Hill, possède et exploite une ligne indépendante de téléphone couvrant une distance d'environ 20 milles avec des appareils dans tous les principaux villages du voisinage. Le docteur Russell, de Bailieboro, a une ligne d'à peu près la même longueur qui a toujours été raccordée à celle du docteur Beatty, à Bewdley, à la tête du lac Rice. Le public a toujours été satisfait du service. Le docteur Russel a acquis sa ligne il y a quelques mois d'un autre médecin qui avait été assez naïf pour passer un marché avec la compagnie Bell pour une période de trois ans. Naturellement, le docteur Russel est lié par le contrat signé par l'autre médecin au pointt qu'il ne peut pas poser un nouvel appareil ni prolonger sa ligne, sans en demander la permission au monopole Bell. Il est reconnu qu'il

ne lui est même pas permis d'échanger des messages avec des lignes indépendantes. La ligne du docteur Russell est liée au réseau de la compagnie Bell à Millbrook. Le 30 novembre 1906, l'agent de la compagnie Bell, à Millbrook, lui ordonna d'interrompre le raccordement de Bewdle, attendu que c'était l'ordre donné par la compagnie qui commence à voir les caractères mystérieux tracés sur la muraille. Le docteur Russel, craignant une poursuite, fit ce qu'on lui ordonnait. Cela causera de grands inconvénients aux habitants des environs de Bailieboro qui ont souvent besoin de se mettre en communication avec Garden-Hill où ils ont affaire. C'est aussi une grande incommodité pour les commerçants de Millbrook. Y a-t-il dans un pays demi-civilisé une loi qui pourrait obliger le docteur Russel à remplir les conditions d'un pareil marché. Si la compagnie Bell a le pouvoir d'interrompre les raccordements entre des lignes indépendantes de téléphone et de causer des ennuis à la population de près de la moitié d'un comté, pourquoi ne lui conférerait-on pas le pouvoir d'accorder le divorce et de séparer les époux. Elle exercerait en même temps son empire sur l'Eglise et l'Etat. S'il y a pis que cela en Russie, de grâce, qu'on nous le dise, car les agissements de la " Standard Oil " ne sont que jeux d'enfant comparés à ceux de la compagnie Bell.

Ces expressions sont énergiques, mais ne sont-elles pas justifiées par les inconvénients que cause à la population de la moitié d'un comté la cessation complète des communications entretenues pendant plusieurs années avec les fermes et les villages du voisinage ?

On devrait, je crois, faire subir certaines retouches à la loi de la dernière session, afin d'autoriser ces compagnies indépendantes à raccorder leur ligne au réseau d'autres compagnies. L'article 31 de la loi de la dernière session n'a trait qu'aux "provinces, aux municipalités et aux corporations" qui ont le droit de faire des raccordements avec les lignes d'autres compagnies, mais uniquement pour les communications à grande distance. Si on étend ce privilège, ainsi que l'honorable député (M. Maclean) le demande, on devrait, il me semble, le conférer également aux lignes individuelles ou privées. Aucune interprétation du mot " corporation " ne permet d'appliquer à ces lignes les dispositions de la loi actuelle. Celle-ci ne définit que le mot " compagnie " qui s'applique aux lignes particulières, mais c'est le mot " corporation " qu'on emploie dans cet article et il ne saurait signifier une ligne particulière. La modification que je suggère n'offre aucun danger, car la dernière partie de l'article autorise la commission des chemins de fer à refuser la permission de faire ces raccordements lorsque l'installation d'une compagnie particulière n'atteindra pas le degré de perfection voulu. Naturellement, ce projet de loi sera délibéré plus tard par le comité général et j'en profiterai pour proposer de le modifier dans le sens que j'ai indiqué.

M. J. BARR (Dufferin) : Je crois que la Chambre et le pays ont fait des progrès en

plusieurs choses pendant la présente législature, mais nous avons encore beaucoup à faire pour rendre au public les services que nous pouvons lui rendre. Il est difficile de dire si les chemins de fer pourraient payer des dividendes en transportant les voyageurs au prix de 2 cents par mille. Cependant, le fait qu'aux Etats-Unis et dans d'autres pays ils transportent les voyageurs pour ce prix-là prouve jusqu'à l'évidence que, sous ce rapport, le Canada est un pays arriéré.

Il est incontestable que nos puissantes compagnies de chemins de fer ont accompli d'elles-mêmes d'immenses progrès, mais nous ne les avons jamais vues s'avancer très loin dans la voie de l'abaissement des tarifs sans y être poussées par le Parlement. Dans ces circonstances, il y a lieu d'étudier avec soin le présent bill et de nous demander si nous ne devrions pas faire un pas de plus. Il est certain que la commission des chemins de fer a fait beaucoup de bien, mais elle procède avec trop de lenteur.

Souffrez que je rappelle un incident qui s'est passé dans ma circonscription, l'été dernier. Un particulier qui possédait un atelier de dégauchissage d'un côté de la voie ferrée avait obtenu l'entreprise de la construction d'un îlot de maisons en briques dans une autre partie de la ville. Il désirait relier par une ligne de téléphone son atelier au bureau situé sur le lieu de ses travaux. Il demanda à la compagnie de chemin de fer la permission de faire passer les fils au-dessus de la voie ferrée et l'agent ambulant de la compagnie lui dit qu'il pourrait le faire s'il payait $5. Cet individu vint me trouver et je lui appris que la compagnie n'avait pas le droit d'exiger $5 de lui et que, si elle lui refusait la permission de poser ses fils au-dessus de la voie, nous nous adresserions à la commission des chemins de fer. La compagnie ayant refusé, je demandai l'autorisation à la commission. Ceci se passait pendant les vacances d'été, la commission ne siégeait pas et on me répondit que ma requête serait examinée à la première occasion favorable. La commission rendit sa décision deux mois plus tard autorisant la construction de la ligne de téléphone sans aucun paiement à la compagnie. La loi règle à quelle hauteur on doit placer les fils, et le reste. Je soumets qu'on devrait trouver un moyen plus expéditif de régler ces questions. A l'heure qu'il est, rien n'intéresse autant la population en général que la réglementation des compagnies de téléphone. S'il y avait un moyen de mettre le téléphone à la portée de tous les cultivateurs et de relier les campagnes aux villes, plusieurs jeunes campagnards qui viennent se réfugier dans les villes demeureraient dans leurs foyers.

La loi sur les téléphones qui a été adoptée dernièrement a produit d'heureux résultats, mais sa portée est trop restreinte. Il devrait y avoir une loi générale autorisant le raccordement des autres lignes aux lignes de téléphone à grande distance, comme il y en a une qui permet de raccorder les voies ferrées.

Selon moi, les chemins de fer pourraient rendre de plus grands services à la population. Les habitants de l'Ouest exigent des tarifs plus modérés. L'an passé, les voies ferrées demandaient 4 ou 5 cents par mille pour transporter les voyageurs dans les grandes plaines de l'Ouest. Un chemin de fer, il est vrai, a abaissé le prix à 3 cents, mais plusieurs d'entre eux exigent encore 4 cents. Cela fait tort au Canada et nuit à l'immigration.

Ce projet de loi tend vers un but légitime. Je n'en ai pas fait un examen approfondi ; cependant, il me semble que la commission des chemins de fer devrait avoir des pouvoirs plus étendus. Elle a trop à faire selon moi. Elle devrait avoir un bureau à Ottawa pour le règlement des questions importantes et des agents en différentes parties du pays. Cela rendrait le travail beaucoup plus facile. J'espère que le présent bill sera étudié comme il mérite de l'être.

On a prouvé jusqu'à l'évidence que la compagnie du Grand-Tronc n'a pas respecté les préceptes de la loi adoptée il y a plusieurs années. Depuis, le Parlement du Canada lui a permis de se soustraire aux engagements solennels qu'elle avait pris à cette époque envers la population canadienne. La compagnie est aussi liée par ses engagements qu'elle l'était autrefois. On ne devrait pas permettre aux grandes compagnies de déroger aux lois du pays. J'espère que la Chambre étudiera de près ce projet de loi et ne lui donnera pas le coup de grâce comme elle l'a déjà fait, car j'affirme que le pays désire qu'il soit adopté.

Il est nécessaire dans les intérêts du pays que ce bill soit renvoyé soit au comité des chemins de fer soit à un comité spécial où il sera étudié suivant son mérite. Si le Gouvernement jugeait à propos de prendre le bill sous sa protection, peu nous importerait que la loi fut proposée par le Gouvernement, ou par un simple député. Ce que nous demandons c'est que les grandes compagnies de téléphone soient obligées de transmettre les messages qui leur sont offerts par d'autres compagnies. Je ne vois pas pourquoi on refuserait à un particulier, qui désire établir une ligne de téléphone, le même traitement qu'on accorde à une compagnie, du moment que sa ligne donnera un bon service. Nous savons qu'un très grand nombre de lignes téléphoniques n'appartiennent pas à des compagnies, mais à des particuliers qui en retirent un revenu raisonnable. C'est une industrie qui donne de bons profits, en même temps qu'elle rend de grands services à la population, mais ces services et ces revenus seraient encore plus grands si l'on accordait aux lignes des particuliers les mêmes avantages que l'on accorde à celles des compagnies. Je dis donc que la loi actuelle ne va pas assez loin et devrait être revisée. C'était, je crois, l'intention de l'ex-directeur

général des Postes (sir W. Mulock) de proposer une loi de ce genre. Il avait fait nommer un comité qui a entendu des témoignages, et des témoignages très importants, concernant le fonctionnement des compagnies de téléphone en général, mais malheureusement, lorsqu'il a quitté le cabinet personne n'a repris son œuvre au point où il l'avait laissée. La loi des téléphones devrait être amendée de façon à donner aux cultivateurs, car se sont eux qui méritent le plus d'attention de notre part, les avantages et les facilités auxquels ils ont droit. Nous avons eu l'autre jour à Hamilton un exemple de ce que l'élément ouvrier peut faire lorsqu'il s'unit, et le temps est arrivé où les cultivateurs, si la Chambre ne les traite pas mieux au sujet des transports, du service des postes et des téléphones, s'uniront et obligeront le Parlement à leur donner la législation dont ils ont besoin. A moins que nous n'écoutions les justes demandes des cultivateurs et des ouvriers, nous verrons, ce qui serait un malheur pour notre pays, les divers éléments de la société travaillant les uns contre les autres. Chaque élément unira ses efforts pour envoyer au Parlement des représentants spéciaux de ses intérêts. Afin de prévenir cela, nous devrions faire des lois pour empêcher les grandes corporations de traiter la population injustement, et il ne s'est jamais présenté dans notre histoire un temps plus propice pour édicter des lois progressives de cette sorte.

M. H. S. CLEMENT (Kent-ouest) : Bien que je ne m'accorde pas toujours avec mon honorable ami, le député de York-sud (M. W. F. Maclean), je tiens à dire que j'approuve plusieurs des choses qu'il propose dans ce bill, entre autre le tarif à deux cents du mille sur les chemins de fer. Bien que la commission des chemins de fer soit exclusivement chargée de l'administration de la loi des chemins de fer, si un projet de loi quelconque pouvait nous assurer cette réforme, je serais prêt à l'approuver. Les tarifs de chemins de fer pèsent plus lourdement sur les cultivateurs. Les autres classes de la société obtiennent sur les chemins de fer des avantages que les cultivateurs n'ont pas. J'en ai fait moi-même l'expérience et c'est ce qui me porte à appuyer tout projet de loi qui améliorera le sort des cultivateurs et leur procurera les avantages d'un tarif réduit.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln) : Si la Chambre est appelée à voter sur la deuxième lecture du bill de l'honorable député de York-sud (M. W. L. Maclean) je donnerai mon vote en faveur du bill. Mais afin que l'on ne se méprenne pas sur les raisons qui me gouvernent, je désire donner quelques mots d'explication. C'est le dernier article du bill qui me porte à voter pour qu'il soit soumis au comité de la Chambre; mais en votant de cette manière, je n'entends pas appuyer les autres articles. Dans le premier article du bill, l'honorable député modifie l'acte des chemins de fer par l'insertion des mots " compagnies de wagons-lit et compagnies de télégraphe ". Je ne veux pas critiquer la rédaction de cet article parce que je comprends, comme l'honorable député l'a fait remarquer lui-même à la Chambre que nous ne devons pas le tenir responsable des fautes de rédaction qu'il peut avoir commises, vu qu'il n'est pas avocat.

A mon avis, si l'article était adopté dans sa forme actuelle, il apporterait la confusion dans toute la loi des chemins de fer, et je voudrais avoir un article rédigé de façon à ne pas produire cette confusion avant que je puisse voter pour le bill. Au sujet des compagnies de télégraphe, je désire déclarer qu'étant favorable à la nationalisation des compagnies de télégraphe et de téléphone, je ne puis consentir à en donner la juridiction à la commission. Je ne voudrais pas manquer de respect à la commission des chemins de fer, mais je dois dire qu'à mon avis elle ne protège pas comme elle devrait le faire les droits de la population dans ses rapports avec les compagnies de chemins de fer. En disant cela, je ne voudrais pas que l'on comprenne que j'accuse la commission de ne pas faire tout son possible. Je serai charitable et je me contenterai de dire qu'elle a plus d'ouvrage qu'elle n'en peut faire. Dans ces circonstances et aussi parce que je ne suis pas en faveur, dans l'état actuel des choses, d'aucune autre solution de la question des télégraphes et des téléphones que la nationalisation des compagnies, je ne puis voter pour un bill qui donnerait à la commission des chemins de fer qui est déjà surchargée d'ouvrage, la direction presque complète de ces services.

Au sujet de l'article 2 qui se rapporte au tarif de deux centins par mille, j'ai déclaré, à la session dernière, pourquoi j'étais opposé à cette proposition, mais pour que l'on me comprenne bien je vais répéter brièvement ce que j'ai dit alors. Si nous fixons un même tarif qui sera applicable à tous les chemins de fer sans égard à leur situation et autres circonstances, sans tenir compte si c'est une petite compagnie qui a beaucoup de peine à faire ses frais ou une compagnie puissante, nous pourrions alors dans plusieurs cas manquer le but que nous avons en vue. Supposons qu'une compagnie de chemin de fer veuille ouvrir une partie du pays présentement inaccessible, serait-il déraisonnable de permettre à cette compagnie d'imposer un tarif double de celui que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien exigent entre Montréal et Toronto ou entre Toronto et Winnipeg ?

Présentement la commision des chemins de fer a non seulement le pouvoir de fixer le tarif maximum du transport des marchandises et des passagers, mais elle peut aussi fixer ou établir un tarif pour le Manitoba,

un autre pour la Colombie-Anglaise, un autre pour les Provinces maritimes et de cette manière, elle a le pouvoir de donner justice complète en fixant les tarifs suivant les différentes conditions.

J'ai pour m'empêcher d'approuver ce bill dans son entier une autre raison que j'ai mentionnée dans une discussion précédente sur un bill semblable à celui de l'honorable député de South-York. Cette raison est que l'abaissement du tarif des voyageurs signifierait une augmentation dans le transport des marchandises. L'honorable député (M. W. F. Maclean) nous demande de donner la preuve de cela, mais il admet lui-même que nous n'avons pas eu encore au Canada l'occasion de voir quel serait l'effet réel d'un tel changement. C'est comme s'il nous demandait de dire quel a été le verdict dans un procès qui n'a jamais eu lieu. Dans ce cas-là, nous avons à décider si c'est l'opinion de l'honorable député qui doit prévaloir, ou si nous devons accepter plutôt celle de personnes qui ont autant de titres que lui et les connaissances voulues pour former leur jugement. Bien que nous n'ayons devant nous aucun exemple des résultats que donnerait la mise en pratique de ce principe, voyons quels sont les faits sur lesquels tout le monde est d'accord. Personne ne nie que la commission des chemins de fer en fixant les tarifs d'un chemin de fer aurait à considérer son coût de construction et ses frais d'exploitation, et les fixerait de façon à accorder une compensation et un profit raisonnables aux actionnaires et à ceux qui l'exploitent. Si la commission abaissait le tarif des voyageurs, les compagnies de chemins de fer naturellement auraient moins de revenus de ce chef et il faudrait leur permettre d'augmenter leurs recettes par d'autres moyens ; le seul autre moyen serait d'augmenter le tarif du transport des marchandises. Mais même si les taux de transport des marchandises n'étaient pas augmentés, le principe resterait le même, car il serait impossible d'accorder des réductions dans le tarif des marchandises, si l'on empêche la compagnie de percevoir des voyageurs un revenu aussi grand qu'auparavant. L'honorable député nous a cité, et je l'en félicite, plusieurs exemples dans lesquels le tarif des marchandises est plus élevé qu'il devrait l'être. Mais il n'offre aucun amendement pour remédier à ce mal, et à mon avis, celui qu'il propose concernant le tarif des voyageurs l'augmenterait davantage. Or, qui paie la plus grande partie du transport des marchandises dans ce pays ?

M. E. D. SMITH : Le cultivateur.

M. LANCASTER : Je suis du même avis que mon honorable ami de Wentworth (M. E. D. Smith), qui est cultivateur lui-même et vit avec les cultivateurs depuis plusieurs années. Je représente un comté dans lequel il n'y a pas seulement des cultivateurs et des manufacturiers, mais où l'on trouve presque toutes les industries qui existent au Canada, et je crois que pas une personne, si je lui posais la même question donnerait une réponse différente de celle de l'honorable député de Wentworth, savoir que ce sont les cultivateurs qui, en définitive, paient le coût du transport des marchandises. Le cultivateur est obligé d'accepter pour ses produits le prix du marché, et il est obligé de payer pour les transporter au marché, le prix qu'on lui demande. Lorsqu'il lui faut acheter des instruments aratoires ou d'autres articles nécessaires sur sa ferme, ou encore ce qu'il lui faut pour l'entretien de sa maison, le marchand duquel il achète lui fait payer jusqu'au dernier sou le prix que lui a coûté le transport de ses marchandises jusqu'au moment où il les vend au cultivateur. Si donc, nous voulons que cette législation soit avantageuse aux cultivateurs, nous devrions, à mon avis, non pas demander une réduction du tarif des voyageurs, mais laisser cette question à la commission des chemins de fer. Ne fixons pas un tarif arbitraire, car en imposant une réduction du tarif des voyageurs nous empêcherons peut-être de faire dans le tarif du transport des marchandises une réduction que l'on pourrait peut-être faire autrement.

J'approuve entièrement le troisième article du bill. Je l'approuvais à la dernière session et il n'est survenu rien depuis pour me faire changer d'avis. Je demandais que l'échange des messages fut libre entre les différentes compagnies de téléphone et fait à des conditions raisonnables. Je ne vois pas de raisons de donner des avantages seulement aux lignes à grande distance et ne pas en accorder aux autres. On me dit souvent que je cherche trop à aider le faible. Je ne crois pas que ce soit un si mauvais défaut, et je vais continuer à agir ainsi tant que je croirai que le faible aura la raison de son côté. Si dans un pays grandissant comme le nôtre, il nous faut faire un choix je crois que nous devons protéger premièrement les petites compagnies plutôt que les grandes. Je crois que nous devrions placer toutes les compagnies de téléphone sur un pied d'égalité avec les compagnies à grande distance. L'honorable député de Durham (M. Ward) a donné des exemples montrant la nécessité de cet article 3 ou d'un article semblable. Je suis donc en faveur de l'article 3 et je crois qu'il amènera une amélioration dans l'état présent des choses.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) paraît être en faveur de la deuxième lecture de ce bill. Je crois qu'il a raison, et personne ne nous a prouvé qu'il ne devrait pas être lu une deuxième fois. Il a parlé d'un défi porté par l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) au sujet de l'effet probable du tarif de 2 cents pour les voyageurs. On prétend qu'on ne peut apporter de preuves à ce sujet parce que ce tarif n'a pas encore été appliqué dans le

Canada. Mais nous en avons plusieurs exemples dans les Etats-Unis. Nous n'avons qu'à jeter les yeux sur ce qui se passe là-bas pour voir que les objections de l'honorable député (M. Lancaster) n'ont pas été vérifiées. D'après ce que nous pouvons voir, il n'y a pas de cas où les tarifs de marchandises aient été augmentés parce que les tarifs de voyageurs ont été abaissés, et je crois que ce serait la même chose au Canada. Je crois que chaque fois que ce Parlement accorde une charte à une corporation pour l'exploitation de certains services publics, il devrait avoir en vue le principe que cette corporation devient une institution publique et qu'il a le droit de se réserver les pouvoirs de veiller à ce qu'elle ne surcharge pas le public.

Ce principe est en partie contenu dans un très grand nombre de nos lois. Nous l'avons appliqué en partie dans la loi des chemins de fer, et dans quelques autres lois, le Parlement s'est réservé un droit de contrôle sur certaines corporations et la revision de leurs tarifs afin qu'elles ne maltraitent pas le public. Ce principe n'a été cependant appliqué que dans quelques cas, et je serais d'avis qu'il s'appliquât à toutes les corporations qui obtiennent une charte de ce Parlement afin que le public soit protégé. C'est pourquoi ce bill devrait être lu la deuxième fois et devenir loi ensuite. Il peut contenir certains articles que je n'approuve pas, mais il suffirait d'y apporter quelques modifications pour le rendre acceptable. Il porte sur trois choses ; premièrement, les chemins de fer. Ceux-ci sont déjà en partie soumis à la juridiction du Gouvernement, mais les pouvoirs de la commission des chemins de fer à leur égard devraient être augmentés. La commission devrait avoir le droit d'examiner et de déterminer si une compagnie de chemin de fer impose au public ou lui fait payer des tarifs exorbitants, ou encore si d'une autre manière elle n'empiète pas sur les droits du peuple. Si la commission est d'avis que les compagnies de chemins de fer sont coupables, elle devrait avoir l'autorité de reviser leurs tarifs ou de changer leurs méthodes dont souffre le public. Le même principe qui s'applique aux compagnies de chemins de fer s'applique aussi, d'après moi, aux compagnies de télégraphe et de téléphone. A mon avis, il n'y a pas grandes différence entre ces deux genres de compagnies ; elles donnent également un service public. Nous avons accordé à ces corporations le pouvoir d'exproprier les biens qui appartiennent au peuple ; nous leur avons donné le droit d'intervenir dans les actes de la vie, de s'emparer de choses qui sont la propriété du public et dans plusieurs cas d'en déprécier grandement la valeur. Pour quelle raison ? Afin qu'elles puissent donner au public certains services qu'il ne pouvait pas avoir autrement, mais en leur accordant ces droits, nous devons toujours conserver pour nous le pouvoir de nous enquérir de leur gestion, et quand elles traiteront indûment ou injustement le public en lui faisant payer plus qu'il ne faut, nous devrions avoir le droit de les obliger d'établir ce que l'on pourrait considérer être des tarifs raisonnables. Je crois que tous les tarifs devraient être basés sur un prix raisonnable de tant par mille. Peu importe que la distance soit grande ou courte, car nous pouvons déterminer ce que nous considérons être un tarif rémunérateur pour une courte et pour une grande distance. Ou bien encore, nous pouvons, ainsi qu'on le fait aux Etats-Unis, établir des zones dans les limites desquelles les compagnies auront le droit d'exiger un certain prix ; en dehors de ces zones elles auront le droit d'exiger un autre tarif qui sera plus bas proportionnellement parce qu'il en coûte moins cher par mille pour envoyer un message au loin qu'auprès. Nous accordons souvent à plusieurs compagnies le droit de faire un même service. Dans ces cas-là, nous devrions les obliger, dans les intérêts du public, à accepter les messages qui leur sont offerts par une autre ligne, et elles ne devraient avoir droit qu'à un tarif, comme si le message était envoyé par une seule ligne. Voilà un principe que le Parlement ne devrait jamais permettre de violer. Si des marchandises doivent être transportées sur une distance de 100 milles par deux compagnies, le prix du transport ne devrait pas être plus élevé que s'il était effectué par une seule compagnie, excepté peut-être l'addition du coût du transbordement d'un chemin à l'autre. De la même manière, un message téléphonique qui est obligé de passer par deux lignes ne devrait pas payer plus que le prix qu'exigerait une seule ligne. Il n'y a pas de justification à mon avis, de faire payer double prix, et le Parlement devrait se réserver le droit de réglementer les tarifs des compagnies à cet égard afin qu'elles ne surchargent pas le pubilc. Je citerai un cas dont j'ai souvent eu connaissance. Dans le temps passé nous n'avions en réalité qu'un seul réseau télégraphique au Canada. Il était, je crois, sous la régie de l'Union de l'Ouest. Cette compagnie était très oppressive et ses prix exorbitants. Une autre compagnie, je crois que ce fut la Dominion Telegraph Company, obtint plus tard une charte du Parlement, et a établi des lignes dans plusieurs parties du pays, spécialement dans la province d'Ontario.

Elle donnait au public un meilleur service que l'ancienne compagnie et celle-ci désirait éviter la concurrence de sa rivale, mais la nouvelle compagnie n'avait pas le droit par sa charte de fusionner avec l'ancienne. Mais l'homme n'est jamais à bout d'expédients. L'habile juriste peut souvent trouver sans trop de difficulté le moyen d'éluder la loi. Dans ce cas-ci, l'on proposa que les deux compagnies en vinssent à une entente, que le trafic fut sujet à quelque stipulation commune. Je ne sais pas quelle entente fut conclue, mais dans

M. SPROULE.

tous les cas, les deux compagnies firent la paix. On apprit plus tard que là où il y avait deux bureaux dans une ville ou dans un village, l'un était fermé et l'autre conduisait toute la besogne, et que si un message pouvait être transmis là où il y avait un bureau de l'une ou de l'autre compagnie, le service du message coûtait le même prix. Le public craignait que cette fusion ou cette entente quelle qu'elle fût ne lui causât des désagréments et il s'en plaignit fortement. On lui répondit qu'il pouvait désormais expédier un message sur l'une ou l'autre des deux lignes entre deux points quelconques à un seul tarif au lieu de deux. Cet argument réussit et l'opposition cessa. L'entente dura longtemps, mais pour des raisons qui leur sont seules connues, les compagnies y mirent fin.

Aujourd'hui, ces deux lignes continuent d'exister, mais elles sont administrées par une même compagnie. Une dépêche expédiée du bureau d'une de ces lignes à quelque endroit reculé du pays ou la même ligne n'a pas de succursale, mais où il y a une succursale de l'autre compagnie est taxée double tarif si elle a été transmise sur les deux lignes. C'est-à-dire que le public est obligé de faire aujourd'hui exactement ce qu'il craignait si la fusion s'opérait. Le Parlement a très sagement statué que les compagnies ne pourraient pas fusionner, mais grâce à leur ingéniosité, elles ont réussi à éluder cette très précieuse protection garantie au public et aujourd'hui, bien qu'elles ne soient pas fusionnées, elles n'en exigent pas moins double tarif. Qu'arrive-t-il ? J'envoie du village où j'habite, distance de 15 milles, une dépêche de 10 mots. Combien me demande-t-on, croyez-vous ? Cinquante cents pour transmettre dix mots à 50 milles. N'est-ce pas une exaction ? Nous avons transmis la même dépêche pendant bien des années pour 25 cents ; nous avons pu l'expédier même pour 15 cents pendant un certain temps. Aujourd'hui c'est 50 cents. Qu'est-ce donc quand il s'agit de dépêches éloignées ? J'ai été fort surpris de me voir demander 50 cents pour transmettre une dépêche que j'avais l'habitude d'envoyer auparavant pour 25 cents. J'en voulus savoir le motif et on me fit réponse qu'elle était transmise par deux lignes différentes. Mais ces deux lignes ont été pendant bien des années, et le sont encore si je ne me trompe, dirigées par un même bureau d'administration. Cependant c'est ainsi qu'elles procèdent. Elles fermèrent un des bureaux dans notre village et pour toute réponse aux protestations du public, elles disaient : Qu'est-ce que cela peut vous faire, pourvu que votre dépêche arrive à destination ? Mais nos dépêches n'arrivent pas à destination maintenant, car si elles sont destinées à un endroit où il n'y a pas un bureau de la même compagnie, nous payons double tarif. Je maintiens que cela ne devrait pas exister, que le Parlement ne devrait pas plus longtemps tolérer un tel état de choses. Nous avons placé les compagnies de téléphone sous la juridiction de la commission des chemins de fer et si nous faisons la même chose pour les compagnies de télégraphe, en vertu de cette proposition de loi, nous devrions donner à la commission le pouvoir de forcer ces compagnies à transmettre les messages à leur destination à un prix comparativement raisonnable pour 100 milles ou étapes de 100 milles, que ce soit par une seule ligne ou par deux lignes, pourvu qu'elles aient une entente entre elles.

M. SAM. HUGHES : C'est une raison en faveur de la fusion.

M. SPROULE : Oui, mais ce moyen assurerait au public la protection même qu'il exige, qu'il y ait fusion ou non. Le public a besoin du service télégraphique, mais il ne veut pas être écrasé par des exactions.

J'ai autre chose à dire au sujet des téléphones. Je crois que ces compagnies surchargent aussi le public. Si vous avez à appeler quelqu'un au téléphone dans une partie quelconque du pays, la compagnie exige 10 cents pour l'envoyer chercher, lorsqu'il n'est peut-être pas à 50 pieds de l'appareil, et dans l'hôtel même. Ce service vous coûte 10 cents dans n'importe quelle circonstance. La délivrance d'un télégramme dans les limites de la ville de destination est gratuite. Le prix de transmission comprend ce service, et il n'y a pas plus de difficulté à avertir une personne dans les limites de la ville qu'elle est demandée au téléphone qu'il y en a à délivrer un message télégraphique dans les mêmes limites. La compagnie n'encourt pas plus de dépense dans un cas que dans l'autre, et je ne vois pas pourquoi nous permettrions aux compagnies de téléphone d'exiger 10 cents pour appeler une personne au téléphone. Bien souvent aussi, la personne n'est pas à la maison, mais la compagnie réclame 10 cents quand même. Vous êtes peut-être obligé de rappeler cette personne, et la compagnie impose encore 10 cents que vous êtes obligé de payer. Je dis que cela est injuste. Quand les lignes d'une compagnie se raccordent avec celles d'une autre, que ce soit une compagnie de moindre ou de plus grande importance, il n'y a pas de raison, eu égard aux dispositions du code des chemins de fer qui oblige ces deux compagnies à avoir des instruments et des lignes du même perfectionnement, que les messages ne soient pas transmis d'une ligne à une autre sans avoir à payer double prix. Nous devrions permettre à ces compagnies de fixer un tarif par mille et de diviser ce tarif entre elles en proportion de la distance de transmission sur leurs lignes respectives. Tant que nous n'aurons pas fait cela, le public ne recevra pas de ces corporations le service auquel il a justement droit. Ces corporations que nous avons gorgées de privilèges oppriment le public dans bien des cas ; les télégraphes sont des services publics dont la population

cherche à tirer profit. Nous devrions les placer sous notre juridiction. Ce bill a pour objet de donner au Parlement le pouvoir de les réglementer sur ce rapport. Tel est l'objet de cette mesure et c'est pourquoi je l'approuve et désire qu'elle devienne loi.

M. GILBERT H. McINTYRE (Perth-sud) : Monsieur l'Orateur, ce n'est pas mon intention d'entrer en discussion sur les mérites de cette proposition de loi, mais comme plusieurs honorables députés pensent qu'elle ne sera ni adoptée en deuxième lecture ni envoyée devant le comité, je dirai quelques mots seulement. Cette mesure contient divers amendements au code des chemins de fer, comme d'ailleurs il est bien permis d'introduire plusieurs amendements dans une même mesure. Je regrette cependant que toutes ces modifications aient trouvé place dans le bill, qui est en outre assez conforme à ceux que propose d'ordinaire l'honorable député, et qui ne reçoivent pas, à cause de cela, tout l'appui qu'ils recevraient autrement. J'ai dans le passé approuvé une partie de ce projet de loi et il est possible qu'une discussion plus complète me permette d'approuver le reste. Il se trouve bien d'autres honorables députés dans la même position que moi, j'en suis sûr, et il serait à regretter que la deuxième lecture ne fut pas votée, empêchant ainsi la discussion en comité, où nous pourrions étudier à fond et modifier la mesure. Pour cette raison et afin de faire valoir devant le comité nos objections contre certaines dispositions du bill, je souhaiterais que la Chambre en votât la deuxième lecture.

M. JOHN HERRON (Alberta) : Monsieur l'Orateur, un mot ou deux au sujet de ce bill. Je l'ai approuvé l'année dernière et je n'ai pas encore eu de motifs pour modifier mes idées. Les tarifs de marchandises et de voyageurs n'ont pas changé depuis, et laissez-moi vous dire que ces tarifs sont exorbitants dans la partie du pays que j'habite. Certains députés ont parlé des tarifs de 2½ cents, 3 cents et 3½ cents, mais dans nos régions, nous nous estimons heureux quand nous payons un tarif de 5 cents par mille pour les voyageurs. On a voulu faire croire que si les compagnies réduisent les tarifs de passagers, elles augmenteront les tarifs de marchandises. Cela est possible dans cette partie du pays, mais impossible dans nos régions, hormis que les compagnies de chemins de fer se mettent elles-mêmes à entreposer le grain, car aux prix de transport actuels chez nous, il n'y aurait aucun profit à transporter le grain à 500 milles. Le prix du transport vaudrait le prix du grain et pour cette raison, je ne crois pas que les compagnies haussent les tarifs de marchandises.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas toujours le plaisir de partager les opinions de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) ; je ne puis pas même dire encore que je l'approuve entièrement, bien qu'il y ait beaucoup de choses dans son discours que je ne voudrais pas critiquer. L'honorable députté a énoncé plusieurs saines doctrines doublées de quelques hérésies, mais ses erements sont en si petit nombre comparés à sa règle ordinaire, que je n'ai pas le désir de lui chercher noise d'une façon sérieuse. En somme je crois que ce serait dans l'intérêt public de voter la deuxième lecture de ce projet de loi afin de le soumettre à la discussion du comité. Comme l'a dit l'honorable député de Perth (M. McIntyre), la mesure est sujette à la critique; il s'y rencontre des choses qui ne paraissent avoir aucune corrélation. Prenons-les toutefois telles qu'elles sont. La première disposition place les compagnies de wagons-lits et les compagnies de télégraphe sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Nous avons déjà admis le principe tendant à placer le transport en chemin de fer sous l'autorité de la commission, et comme les compagnies de wagons-lits sous essentiellement des compagnies de transport, je ne vois pas que la même règle ne puisse pas leur être appliquées. On peut en dire autant des compagnies de télégraphe, et je ne crois pas que nous puissons avoir de graves objections à cette proposition. Je crains toutefois que la même règle ne puisse s'appliquer à l'article du projet de loi ainsi conçu :

> Les taux de tout tarif fondamental régulateur pour les voyageurs n'excéderont pas deux centins par mille.

Les arguments de l'honorable député de Lincoln contre cette disposition me paraissent très concluants et dignes de la plus sérieuse considération. Il est impossible d'appliquer des tarifs uniformes dans toutes les parties du pays. Il est impossible d'appliquer aux provinces de Québec et d'Ontario le même tarif uniforme que dans les régions éloignées des autres provinces. Le raisonnement de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) me paraît non seulement digne de la plus sérieuse considération, mais encore irréfutable. Cette question n'est pas d'aujourd'hui ; elle a fait le sujet d'un débat aussi prolongé que sérieux et consommé lors de la discussion sur la loi des chemins de fer en 1903. Nous avons cru dans le temps qu'il valait mieux, à tout considérer, laisser la réglementation des taux à la commission qui était constituée principalement, non exclusivement, dans ce but. L'honorable député (M. Maclean) a parlé de certains cas de favoritisme. Il dit que l'on fait des distinctions sur certains parcours du Grand-Tronc entre Canadiens et Américains. Cela est possible, mais il n'est pas à ma connaissance que cette plainte ait jamais été portée à l'attention de la commission des chemins de fer. L'honorable député a aussi parlé de

distinctions que l'on fait entre localités, et je crois que la commission a été saisie de quelques cas de ce genre et les a réglés. Si l'on peut établir que le Grand-Tronc fait des distinctions entre Canadiens et Américains sur une certaine partie de ses réseaux, pourquoi n'en pas saisir la commission des chemins de fer ?

Pourquoi la partie lésée ne s'adresserait-elle pas à la commission, devant laquelle le sujet peut être discuté, les témoins entendus et les raisons invoquées pour ou contre. J'ai foi en l'impartialité de la commission. Il est possible, comme l'a dit l'honorable député (M. Maclean), que le Grand-Tronc traite les Américains avec plus de faveur que les Canadiens, mais ce ne doit pas être simplement parce que les uns résident d'un côté de la frontière et les autres, de l'autre. Evidemment, l'honorable député veut parler de la vieille question de la longueur relative des trajets. Dans tous les cas, c'est une question qui relève des attributions de la commission. Si nous découvrons, après l'avoir mise à l'épreuve, que la loi actuelle ne suffit pas, si nous arrivons à la conclusion que la commission n'a pas assez de pouvoirs pour lui permettre de régler cette difficulté, alors il est possible que nous soyons obligés d'adopter une loi comme celle-ci ; mais jusqu'à ce que la loi existante ait été éprouvée et trouvée inefficace, je crois qu'il vaut mieux nous en tenir au principe que nous avons adopté, et laisser la commission des chemins de fer décider de ces questions.

L'honorable député (M. Maclean) voudrait ensuite s'occuper des compagnies de téléphone. Nous avons ressassé toute cette discussion l'année dernière. La question est très délicate et difficile à régler. De forts arguments ont été employés des deux côtés. On a prétendu, par exemple, qu'une compagnie de téléphone devrait être placée dans l'obligation d'accorder un raccordement à toute autre compagnie qui le désire. De prime abord, cette conclusion paraît raisonnable. D'un autre côté cependant on prétend que si nous forçons les compagnies de téléphone à longue distance à donner des raccordements avec les compagnies purement locales, vous forcez celles-là à donner les avantages de leur service sans un retour rémunérateur pour le capital qu'elles y ont versé. La question n'a peut-être pas été suffisamment discutée l'année dernière. C'est un beau sujet de discussion et d'étude, et je crois que ce que nous avons de mieux à faire, après avoir adopté le projet de loi en deuxième lecture, c'est de le soumettre au comité permanent des chemins de fer. L'honorable député (M. Maclean) fait des signes de désapprobation ; croit-il que nous devrions discuter ce projet de loi en comité général de la Chambre ? Si c'est ce qu'il veut, je regrette de lui dire que je ne partage pas son opinion. Croit-il que le troisième article de son projet, qui a trait au raccordement des lignes de téléphone à longue distance et des lignes de téléphone locales puisse facilement se discuter devant la Chambre ? C'est une question qui demande beaucoup d'étude et de recherches, et pour cette raison et bien d'autres encore, je crois que le bill devrait être envoyé devant le comité des chemins de fer. L'on prétend que ce comité est trop nombreux et difficile à rallier, mais pourquoi ne nommerions-nous pas un comité spécial ?

M. SPROULE : Est-ce que l'enquête sur les téléphones, il y a deux ans, ne donne pas tous les renseignements voulus ?

Sir WILFRID LAURIER : A mon sens, le résultat de cette enquête n'est ni complet ni concluant.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a apporté de précieux renseignements sur cette question, dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui, et je me sens bien plus disposé à partager ses vues maintenant que je ne l'ai été en différentes occasions.

Sir WILFRID LAURIER : Il s'améliore.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. Maclean) a fait une remarque au sujet des devoirs de la commission des chemins de fer qui m'a paru très expressive, surtout parce qu'elle rend passablement ma pensée sur le fonctionnement de cette loi. Il a dit que le principal devoir de la commission est de régler les difficultés qui s'élèvent entre les compagnies de chemins de fer et le public, faisant une distinction entre les difficultés qui surgissent parmi les compagnies elles-mêmes. Cette commission a été créée par une loi très importante et j'admets, avec l'honorable député, que la commission est un tribunal à juridiction très étendue. J'ai dit moi-même, en une certaine occasion, que je croyais que ce tribunal est le plus important du Canada aujourd'hui. Il est investi de hautes fonctions judiciaires, fonctions qui sont intimement liées à la vie journalière de la population ; plus que cela, nous avons investi cette commission de pouvoirs quasi administratifs.

Je concède à l'honorable député (M. Maclean) que la commission est chargée principalement de régler les différends qui peuvent surgir entre les chemins de fer et le public ; et c'est précisément ce qui me fait dire qu'une question de la nature de celle qu'il a soumise aujourd'hui à la Chambre, relativement aux tarifs de chemins de fer, devrait être réglée par cette commission plutôt que par un des comités de la Chambre, que ce soit le comité permanent des chemins de fer, ou un comité spécial. Si la commission des chemins de fer, telle quelle est composée aujourd'hui n'est pas le tribunal auquel il convient de soumettre une telle question, ce doit être que ses membres ne sont pas aptes à remplir les fonctions qui leur ont été assignées aux termes de la loi. Je suis loin de le prétendre. A mon

avis, la commission des chemins de fer, tout considéré, remplit très bien son devoir. Le président de cette commission a été très longtemps juge, et a fait preuve d'aptitudes remarquables. Il est possible que la commission soit surchargée d'ouvrage, mais je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle n'est pas en mesure de régler une question comme celle là. Certaines déclarations du premier ministre à cet égard méritent d'être commentées. Il n'a rien dit des responsabilités du Gouvernement dans l'espèce. Si les questions qui nous ont été signalées aujourd'hui, et dans d'autres circonstances, par l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) n'ont pas été soumises à la commission des chemins de fer, la Chambre ne devra pas en conclure que le Gouvernement n'a aucune responsabilité en la matière. Ce sont là des questions d'intérêt national à certains égards ; et voici en quels termes est conçu l'article 24 de l'acte des chemins de fer, que la Chambre a approuvé unanimement, lors de la discussion qu'elle a faite de cette mesure ministérielle :

La commission pourra, de son propre mouvement ou devra, sur l'ordre du ministre éclaircir, entendre et régler toute affaire ou difficulté que le présent acte l'autorise à éclaircir, entendre et régler sur demande ou plainte; et elle aura et pourra exercer à cet égard les mêmes pouvoirs que l'acte lui confère dans les cas où il a été déposé une demande ou une plainte.

Je reconnais sur-le-champ que la disposition contenue dans cet article n'avait pas pour fin de charger le ministre des Chemins de fer de régler toutes les questions, même celles de peu d'importance qui pourraient faire le sujet d'un différent entre une compagnie de chemins de fer et le public ; mais en ce qui regarde une grande question comme celle qui a été signalée à la Chambre aujourd'hui, il me semble que le ministre des Chemins de fer et des Canaux aurait dû, avant aujourd'hui assumer la responsabilité qui lui est imposée par l'acte en question et prendre les mesures indiquées dans l'article 24 en vue de faire régler cette question par la commission des chemins de fer du Canada. Et je ferai observer respectueusement à l'honorable député d'York-sud et à la Chambre que ce corps doit être mieux à même de s'enquérir de cette affaire que la députation, ou qu'aucun des comités de la Chambre. Et cela pour bien des raisons. Tout d'abord il peut donner tout le temps nécessaire à l'examen de la question; il est autorisé à faire comparaître des spécialistes ; l'expérience qu'il a acquise lui permet d'arriver plus sûrement à une conclusion. Pour ces raisons, entre un grand nombre d'autres, il me semble que c'est la commission des chemins de fer qu'on devrait charger de faire cette enquête, et le ministère devrait voir sans retard à ce que cette enquête soit faite. Que cet article du projet de loi qui nous est soumis soit adopté ou non, je me propose, lorsque la session sera plus avancée, de présenter une résolution conçue à peu près dans les termes suivants :

M. R. L. BORDEN.

Qu'il est expédient que la commission des chemins de fer du Canada s'enquière, s'assure et constate, dans le plus court délai possible si les taxes établies dans les tarifs pour le transport des voyageurs devraient ou non être réduites, de manière à ne pas dépasser deux cents par mille sur aucun chemin de fer du Canada.

Que le Gouvernement, aux termes des dispositions de l'acte des chemins de fer, et particulièrement de l'article 24, devrait sur-le-champ prendre les mesures nécessaires en vue d'atteindre cette fin.

J'ajouterai un mot. On paraît, en certains milieux, ne pas se rendre très bien compte du sens de plusieurs dispositions importantes de l'acte des chemins de fer. L'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) a signalé un cas dans lequel on avait permis, comme il le dit, à deux chemins de fer de modifier un tarif local à l'égard de marchandises transportées sur un parcours de quinze ou vingt milles sur une ligne, puis de quinze ou vingt milles sans interruption sur une autre ligne. Je me bornerai à faire observer ici qu'il se trouve dans l'acte des chemins de fer une disposition spéciale interdisant toute mesure de cette sorte. Je veux parler de l'article 26, qui est conçu dans les termes suivants :

266. Quand le transport doit s'effectuer par une voie ininterrompue exploitée au Canada par deux compagnies ou plus, les compagnies intéressées peuvent convenir, pour le trafic de ces lignes ininterrompues, d'un tarif commun, et la compagnie primordiale doit déposer ce tarif commun au bureau de la commission, et l'autre compagnie ou les autres compagnies doivent signifier avec diligence à la commission son adhésion et son consentement à ce tarif commun.

L'article 267 prescrit que si cela n'est pas fait, toute personne désireuse de faire transporter des marchandises sur cette ligne pourra s'adresser à la commission, que celle-ci fixera elle-même le tarif, et en répartira le montant entre les divers chemins de fer. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a signalé certaines difficultés que soulève l'application de l'acte adopté lors de la session dernière ; l'article 32 de cet acte prescrit que l'article dont je viens de parler sera applicable aux compagnies de téléphone. Ainsi donc, sauf les dispositions de cet acte relatives aux lignes principales, et celle obligeant toute compagnie à se pourvoir d'un matériel convenable, la commission des chemins de fer est à même aujourd'hui d'appliquer aux compagnies de téléphone les dispositions de l'acte des chemins de fer dont j'ai parlé. Dès lors, je ne conçois pas qu'une difficulté de l'ordre de celle qu'on a signalée puisse se produire si l'on a eu soin de la soumettre à la décision de la commission des chemins de fer. En ce qui regarde les autres articles du bill il me

semble qu'il doit y avoir remède aux abus dont s'est plaint l'honorable député de Greyest. Il a déclaré, en effet, que deux compagnies de télégraphe exigeaient l'une et l'autre le paiement de la taxe, bien que la distance totale fût très courte. A mon avis, nous ne devons pas permettre qu'un tel état de choses persiste. Il me semble que la modification proposée par l'honorable député d'York-sud, visant à placer les compagnies de télégraphe sous l'empire des dispositions de l'acte des chemins de fer, mérite bien qu'on s'y arrête. En ce qui me regarde je suis d'avis que ce projet de loi devrait être admis à la deuxième lecture.

M. W. F. MACLEAN : Je dirai simplement...

M. L'ORATEUR : Avant que l'honorable député commence sa réplique, tout honorable député qui désire prendre la parole a le droit de se faire entendre.

M. W. F. MACLEAN : Le chef de l'opposition voudra bien observer que le cas de préférence injuste dont j'ai parlé fut signalé à l'attention de la commission des chemins de fer, et on m'a écrit à ce sujet. Je n'ai ici qu'une page de la réponse qu'on m'a faite, l'autre se trouvant égarée ; mais plus tard je déposerai celle-ci. La commission y déclare qu'elle n'est pas en mesure de régler un cas de cette sorte, et c'est pourquoi j'en saisis le Parlement. Tout en reconnaissant qu'il y a beaucoup de vrai dans ce qu'ont dit le premier ministre et le chef de l'opposition, ainsi que d'autres honorables députés, je maintiens, qu'en dépit de la loi établissant une commission des chemins de fer, il incombe toujours dans une grande mesure au législateur de poser des règles pour la gouverne de la commission.

Dans tous les états de l'Union dans lesquels il a été établi une commission de chemins de fer, semblable à la nôtre, le tarif-voyageurs a été établi par la législature et non pas laissé au jugement de la commission des chemins de fer. Sans doute, la question peut bien être réglée de la manière que l'indique le chef de l'opposition—et j'espère qu'elle le sera—mais la commission sera probablement d'avis que c'est là une question qui relève du Parlement plutôt que de la commission des chemins de fer ; que c'est une question par trop importante pour qu'elle se charge de la régler. L'honorable député de Lincoln-Niagara (M. Lancaster) a dit qu'au Canada l'expérience du passé ne nous mettait pas à même de prévoir ce qu'il adviendrait du tarif-marchandises, dans le cas où le tarif-voyageurs serait abaissé. Je suis à même de vous citer à cet égard au moins un fait d'expérience. Dans la province du Manitoba, lorsqu'on s'entendit pour abaisser le tarif-voyageurs de quatre cents à trois cents, il fut entendu que le tarif-marchandises serait également réduit.

M. LANCASTER : Votre projet de loi ne renferme aucune disposition à cet égard.

M. W. F. MACLEAN : Je le sais bien ; mais dans le Manitoba, lorsqu'on décida d'abaisser le tarif-voyageurs, on abaissa en même temps le tarif-marchandises.

M. LANCASTER : Ç'a été le sujet d'une entente.

M. TAYLOR : Les affaires augmentaient.

M. W. F. MACLEAN : Les affaires augmentaient, et en même temps que le tarif-voyageurs fut abaissé, le tarif-marchandises le fut également.

M. LANCASTER : Ce n'est pas parce que le tarif-voyageurs avait été abaissé que le tarif-marchandises le fut.

M. W. F. MACLEAN : On m'a demandé de citer un cas, et je l'ai fait.

M. W. J. ROCHE : Ç'a été le résultat d'une entente entre la compagnie et le Gouvernement.

M. W. F. MACLEAN : Mais la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique n'était pas partie à cette entente, et cependant, dès le lendemain, elle prenait la même décision. Dans tous les états de l'Union où il existe de ces commissions de chemins de fer, et où les tarifs-voyageurs ont été abaissés, il ne s'en est suivi aucun relèvement du tarif-marchandises. Les honorables députés nous parlent du pauvre cultivateur, mais qu'on me permette de rappeler un autre fait. L'initiative de ce mouvement aux Etats-Unis fut prise par une société de voyageurs de commerce de l'état de Pennsylvanie qu'on désignait sous le nom des "26 sans-foyer". J'ai ici le texte d'une déclaration de leur part établissant qu'ils sont affiliés à la chambre de commerce, et en rapport avec les fabricants et les principaux négociants de l'Etat, et surtout avec les cultivateurs et les membres des fraternités agricoles, lesquelles, collectivement, approuvent le mouvement. Les cultivateurs, y compris les membres des fraternités agricoles ont été l'âme du mouvement dans la Pennsylvanie. Ce sont eux qui ont déterminé l'abaissement du tarif-voyageurs, et ce sont eux qui sont les instigateurs de l'agitation qui se fait aux Etats-Unis en vue de l'abaissement de tous les tarifs de chemins de fer. Je trouve amusant que l'honorable député déclare que les cultivateurs pauvres, pour une raison ou une autre, ne tiennent pas à voyager à bon marché sur les chemins de fer. Je n'en ai pas rencontré un seul qui ne fût pas désireux d'obtenir un tarif peu élevé pour le transport des voyageurs ; je n'en ai pas rencontré un seul qui craignît de voir se produire un relèvement du tarif-marchandises dans le cas où le tarif-voyageurs serait abaissé.

On objecte que, dans quelques parties du pays, certains chemins de fer de peu d'im-

portance souffriraient une injustice en étant forcés d'abaisser ainsi leurs tarifs. Mais ne pourrions-nous faire une exception en leur faveur ? Le Parlement serait très disposé à permettre à ces petites compagnies d'établir au besoin un tarif de 5 cents du mille. La compagnie n'aurait qu'à démontrer la nécessité de l'établissement d'un tarif aussi élevé, et le Parlement y consentirait. Je ne m'occupe pas en ce moment des petites compagnies de chemins de fer, mais seulement des grandes, comme celle du Grand-Tronc et celle du Pacifique-Canadien ; et si cela est agréable à ces honorables députés, je suis bien prêt à consentir à ce que mon projet de loi ne s'applique qu'à ces compagnies ; quant aux autres, on laissera les lois suivre leur cours naturel. En somme, je suis assez satisfait de ce qu'on renvoie ce projet de loi à un comité permanent, bien que j'eusse beaucoup mieux aimé le voir référé au comité général de la Chambre. Si toutefois le très honorable premier ministre y tient, je ne saurais qu'enregistrer mon protêt. Il a eu l'obligeance de déclarer qu'il approuve une bonne partie des propositions que j'ai faites aujourd'hui, et tout heureux que je sois de lui entendre prononcer ces paroles, je me permettrai, à mon tour, de le féliciter de s'être ainsi rallié à mes idées. Déjà deux fois dans le cours de la présente session, j'ai eu le plaisir de le voir se ranger à mon avis ; j'espère que le fait se répétera, et je ne pense pas qu'il en souffre aucun inconvénient.

(La proposition est adoptée et le bill lu une seconde fois.)

Sir WILFRID LAURIER propose que le bill soit renvoyé au comité spécial permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

(La proposition est adoptée.)

La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

AJOURNEMENT.—AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre lève sa séance.

M. T. S. SPROULE : Que ferons-nous demain ?

M. FISHER : Nous examinerons les mesures du Gouvernement, dans l'ordre où elles figurent au feuilleton.

(La proposition est adoptée et la séance est levée à huit heures et dix minutes du soir.)

M. W. F. MACLEAN.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 7 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PREMIERE LECTURE

D'un bill (n° 17) tendant à modifier la loi relative aux traités de commerce affectant le Canada. Présenté par l'honorable M. Sydney A. Fisher.

DEPOT D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI CONCERNANT L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

M. L. G. McCARTHY : Je demande à déposer le bill (n° 18) tendant à modifier la loi de 1898 concernant l'inspection des bateaux à vapeur. Le texte est le même que celui du bill que j'ai déposé l'an dernier La Chambre est saisie de cette question depuis quatre ans. A la dernière session il a été renvoyé devant le même comité spécial qui était chargé d'étudier le bill de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) relatif aux capitaines et seconds de navires.

On demande par ce bill que les mécaniciens sur les bateaux à vapeur d'un tonnage supérieur à celui qui y est mentionné, soient tenus de posséder un diplôme du ministère de la Marine et des Pêcheries les autorisant à agir comme mécaniciens. Le projet tel que d'abord rédigé a soulevé de nombreuses objections, mais plus tard, les mécaniciens eurent des entrevues avec les fonctionnaires du ministère et je supposais que le ministre accepterait le bill dans sa nouvelle forme, ou du moins, avec de légères modifications. Pour cette raison, j'ai consenti à son renvoi devant un comité, mais il n'en est jamais revenu. J'espère que cette fois, il ne sera pas nécessaire de le renvoyer devant un comité spécial, qu'il suffira de le discuter en comité général de toute la Chambre, et que les mécaniciens de ce pays obtiendront enfin la loi qu'ils demandent.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. URIAH WILSON : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire rappeler à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver), qu'il a promis de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport du ministère de l'Intérieur. Je suis allé aux informations et j'ai appris qu'il n'est pas encore déposé.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je regrette que le rapport en question ait été retardé à l'imprimerie plus longtemps que je ne croyais.

J'espérais pouvoir le déposer cette semaine, mais cela n'a pas été possible. Je le déposerai aussitôt qu'il sera remis par l'imprimerie.

M. R. L. BORDEN : Possède-t-on de nouveaux renseignements sur la date à laquelle nous pourrons avoir le rapport de l'auditeur-général en entier ou en partie ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette de ne pouvoir fournir aucun renseignement sur ce point à mon honorable ami. L'honorable ministre des Finances est absent aujourd'hui, mais je lui signalerai le fait.

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je propose que la Chambre siège en comité pour délibérer sur un projet de résolution ainsi conçu :

Qu'il y a lieu d'édicter une loi pour encourager l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour la conservation des produits alimentaires de nature périssable en accordant une aide à même les fonds publics pour défrayer le coût de construction desdits entrepôts.

M. SPROULE : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je dois faire observer que l'honorable ministre de l'Agriculture, en réponse à une question qui lui fut posée hier soir, annonça que les projets ministériels seraient discutés dans l'ordre qu'ils occupent sur l'ordre du jour. Nous nous attendions, par conséquent, à délibérer sur les résolutions du ministre des Finances.

Sir WILFRID LAURIER : C'était aussi notre intention, mais malheureusement, je viens de recevoir une dépêche dans laquelle le ministre des Finances qui est à Montréal, m'annonce qu'il ne peut être ici cet après-midi.

M. TAYLOR : J'espérais, que l'honorable ministre de l'Agriculture, qui a été interrompu l'autre jour dans ses explications, nous fournirait de plus amples renseignements, avant que la Chambre délibère en comité. Plusieurs d'entre nous aimeraient à connaître tous les détails de ce projet.

L'honorable M. FISHER : Je ne crois pas que la Chambre désire que je répète ce que j'ai déjà dit sur cette question. Je reprendrai donc mes remarques à l'endroit où je me suis arrêté et les explications préliminaires qui me restent à donner, feront mieux comprendre tous les détails de l'entreprise.

J'ai expliqué précédemment que le projet dont il s'agit a déjà été soumis à la Chambre sous une forme générale. Mais nous avons compris qu'il fallait choisir le moment opportun pour déposer le projet, si nous voulions que la loi fût susceptible d'application et donnât de bons résultats. Quel intérêt le Gouvernement aurait-il à encourager les gens à placer des capitaux dans une entreprise vouée à la faillite ? Je considère que cela porterait préjudice, non seulement à ceux qui y auraient engagé leur argent, mais aussi au pays, en général, et à l'industrie qu'on aurait voulu encourager. J'ai cru que tant que les avantages des entrepôts frigorifiques ne seraient pas généralement reconnus et que le public ne porterait pas un intérêt suffisant à ces entreprises pour être disposé à les encourager, il n'était pas opportun de venir en aide à l'établissement de ces entrepôts. Je crois cependant que les esprits seront bientôt mûrs pour un semblable projet, si ils ne le sont déjà.

Le seul motif de l'intervention de l'Etat est celui-ci : il est raisonnablement certain, je pourrais même dire absolument certain, qu'avant longtemps, l'établissement de ces entrepôts frigorifiques constituera une entreprise avantageuse, et pour ceux qui les utiliseront et pour ceux qui y auront engagé leurs capitaux ; mais il est possible que pendant un certain temps, l'entreprise ne soit pas financièrement lucrative et il n'est que juste que, durant cette période, le Gouvernement intervienne pour assurer un profit raisonnable sur les capitaux engagés et le bon fonctionnement de l'entreprise. Je considère que c'est la seule raison que le Gouvernement ait d'intervenir et de ne pas laisser le poids de l'entreprise à l'initiative privée.

Je puis citer une ou deux tentatives de ce genre qui ont parfaitement réussi et qui démontrent le bien fondé de ma prétention. Il y a, d'abord, les beurreries du Nord-Ouest. Il y a douze ou treize ans, certains citoyens des territoires du Nord-Ouest, et plus particulièrement de l'Alberta, conçurent le projet d'établir des beurreries.

Le capital fut souscrit, des compagnies furent organisées et des beurreries coopératives furent établies. Mais les conditions n'étaient pas favorables et l'entreprise périclita. L'insuccès doit en être attribué à l'état du pays à cette époque. L'entreprise était peut-être prématurée et il faut dire aussi que les organisateurs ne réussirent pas à s'assurer la confiance des colons qui ne comprenaient pas bien la nature de l'entreprise et ne lui donnèrent pas le concours intelligent qu'elle avait reçu des cultivateurs plus éclairés des anciennes provinces.

En 1896 et 1897, nous trouvâmes les choses dans cet état. Beaucoup de capitaux étaient engagés dans des compagnies en déconfiture, en liquidation ou incapables de poursuivre leurs opérations.

Après avoir étudié la situation je me suis dit que la nature du pays se prêtait à l'organisation de compagnies pour l'exploitation des beurreries et que si les difficultés inhérentes aux débuts pouvaient être surmontées dans un délai raisonnable, l'entreprise réussirait. Nous avons aussi pensé que l'établissement de beurreries aiderait à la colonisation de cette partie du pays et offrirait une nouvelle impulsion à notre po-

litique d'immigration en donnant une meilleure idée des ressources de la région.

Nous avons donc conçu l'idée d'aider à l'établissement de ces beurreries. Nous avons persévéré dans cette voie pendant plusieurs années. Je suis heureux de pouvoir dire qu'en peu d'années, comme la Chambre le sait, ces établissements ont été installés sur des bases solides et qu'aujourd'hui, sans aucune aide du Gouvernement, l'industrie du beurre, dans la province d'Alberta, est la plus complète et la plus prospère du Canada et peut-être du monde entier. Voilà ce qui est résulté d'une aide de quelques années donnée par le Gouvernement à une entreprise utile et lucrative.

On en peut dire autant de l'installation des compartiments froids à bord des navires. Nous avons encouragé les propriétaires de navires à installer des appareils frigorifiques en offrant de contribuer au coût de l'installation et en accordant une subvention pendant quelques années. Le résultat a été que presque tous les navires qui viennent maintenant au Canada sont munis d'appareils frigorifiques ou de compartiments à air froid, pour le transport des marchandises périssables. L'excellence de ce mode d'encouragement me paraît donc prouvé et je crois que nous pouvons l'appliquer à la construction d'entrepôts frigoriques par tout le pays.

J'expliquerai maintenant, en quelques mots les raisons qui me font considérer ces entrepôts frigorifiques comme une nécessité des temps actuels. Nous possédons déjà quelques-uns de ces entrepôts, dus à l'initiative individuelle. Honneur à ces hommes entreprenants. Ils ont surmonté toutes les difficultés inhérentes à une entreprise nouvelle, ils ont doté le pays d'une institution utile à leurs concitoyens et—je l'espère—profitable pour eux, bien que sur ce point, je manque de renseignements précis. Grâce à eux, les Canadiens ont pu apprécier la valeur et les avantages des entrepôts frigorifiques. Mais il y a d'autres parties du pays qui ont été privées de ces mêmes avantages et je considère que notre commerce de produits périssables souffre du manque d'entrepôts frigorifiques dans beaucoup d'endroits où ils seraient d'une grande utilité. Je crois aussi, qu'à l'heure qu'il est, ceux qui se livrent au commerce des fruits, du beurre, du fromage, des viandes, des œufs, des volailles et du poisson comprennent parfaitement les avantages d'une organisation de ce genre, en demandent l'installation au plus tôt et se rendent compte que c'est une nécessité de leur commerce.

Le temps me paraît donc venu de faire quelque chose pour assurer l'établissement immédiat d'un certain nombre de ces entrepôts, partout où l'exigent les besoins du trafic. On m'objectera sans doute que si tel est l'état des esprits, l'état du commerce, pourquoi le Gouvernement interviendrait-il ? L'assistance de l'Etat est nécessaire, parce que, malgré tout, les capitalistes hésitent encore à s'engager dans ces entreprises ; ils savent, comme l'a démontré l'expérience, que pendant les deux ou trois premières années de la construction d'un entrepôt frigorifique, les citoyens de la région ne l'utilisent pas suffisamment pour en faire une entreprise profitable. C'est pourquoi je dis que nous devons encourager les capitalistes en leur accordant une subvention qui leur permette de surmonter les difficultés du début.

J'ai longtemps hésité avant de consentir à cette subvention. Je considère que partout où la chose est possible, il vaut mieux laisser à l'initiative individuelle toute entreprise de cette nature ; mais, d'un autre côté, quand je constate, comme aujourd'hui, que le commerce du pays souffre du manque d'établissements de ce genre et que l'initiative individuelle est lente à se manifester, je dis que, dans l'intérêt du pays, en général, dans l'intérêt de toutes les classes de la société, l'Etat doit intervenir et tenter un effort pour stimuler le zèle des particuliers, afin de doter le pays de cette amélioration, dans le plus court délai possible.

A l'appui de ce que je viens de dire, je pourrais citer les remarques de l'honorable député de Huron (M. Chisholm) que toute la Chambre a applaudies, les journaux et plus particulièrement les publications agricoles qui sont remplis d'écrits sur la question ainsi que les déclarations faites aux réunions des diverses associations pomologiques et aux concours agricoles qui ont eu lieu dans les diverses parties du pays, depuis deux ans.

Je crois que l'opinion publique est unanime à dire qu'il y a lieu pour l'Etat d'intervenir en vue de doter le pays de ces établissements. Dans Ontario, on demande plus particulièrement des entrepôts frngorifiques pour les fruits, afin de pouvoir conserver la récolte de pommes jusqu'à ce que le marché soit favorable. Mais il y a au Canada un grand nombre d'autres industries qui ont besoin d'entrepôts frigorifiques.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les diverses estimations qui ont été publiées des pertes énormes que subit chaque année la récolte de pommes, et sans aller aussi loin que quelques-uns de ces écrits, je sais personnellement que ceux qui sont engagés dans l'industrie pomologique subissent tous les ans des pertes considérables. Si nous avions des entrepôts frigorifiques sur divers points du territoire où les pommes pourraient être tenues au froid, immédiatement après la récolte, et jusqu'au moment où le marché se montre favorable, ceux qui se livrent à ce trafic réaliseraient des profits considérables. Les pommes sont un des produits les plus difficiles à conserver dans les entrepôts frigorifiques.

Le prix d'entretien des entrepôts frigorifiques dépend de ce qu'il en coûte pour abaisser la température dans une chambre mesurant un nombre déterminé de pieds cubes ;

dans une large mesure, il dépend aussi de la valeur des produits entreposés. Eu égard à son volume, un baril de pommes n'a pas une très grande valeur ; un pied cube de beurre, de fromage ou d'œufs a beaucoup plus de valeur qu'un pied cube de pommes ; et le coût de la réfrigération doit être déterminé au pied cube, parce que l'abaissement de la température à l'intérieur de l'entrepôt est produit par un appareil susceptible de frigorifier tant de pieds cubes. Il n'est pas nécessaire, il est vrai, de faire geler les pommes. Pour conserver le beurre pendant un certain temps, (et non pas seulement pour le transporter) il est bon d'abaisser la température à environ vingt degrés, tandis que lorsqu'il s'agit de conserver des pommes, du fromage, des viandes et des œufs, il suffit de la porter à 31, 32 ou 33 degrés.

Par conséquent, en établissant le coût d'entretien des entrepôts frigorifiques, il importe de tenir compte de la température à maintenir à l'intérieur des compartiments ; et en faisant l'estimation des bénéfices à tirer de l'entreprise, il faut faire entrer en ligne de compte la valeur des produits mis au froid. L'entreposage d'un produit dont chaque pied cube n'a que peu de valeur ne saurait coûter aussi cher que celui d'un produit qui vaut davantage. D'où il suit qu'il est difficile d'établir des entrepôts pour les pommes. Ces fruits tiennent beaucoup de place et la cueillette s'en fait d'un seul coup, en une seule saison de l'année. On ne les laisse pas bien longtemps en entrepôt, et pour qu'elles s'y conservent, il faut maintenir une température d'environ 32 degrés. Lorsque les compartiments froids ne peuvent être utilisés pour d'autres produits que les pommes, il faut percevoir toutes ses recettes pendant les quelques mois de l'année où les pommes sont en entrepôt. Dans les provinces d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse, la demande d'entrepôts frigorifiques pour les pommes est plus grande que dans celles de Québec, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Toutefois, dans l'Ontario on a à mettre en entrepôt de grandes quantités d'œufs auxquels il faut à peu près la même température qu'aux pommes ; on y a aussi beaucoup de viande de volaille à mettre au froid. En ces dernières années, je le constate avec plaisir, le commerce de la viande de volaille s'est considérablement accru, et je le crois susceptible de se développer davantage. Ici encore il me faut féliciter la province d'Ontario qui a pris les devants dans cette branche de notre commerce ; en effet, cette province fournit plus de viande de volaille que n'en fournissent ensemble toutes les autres parties du pays.

Dans les Provinces maritimes, on demande à grands cris et avec raison l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour le poisson. Tous ceux qui ont observé le mouvement du commerce du poisson ont constaté avec regret que ce sont des compagnies américaines qui fournissent une grande partie du poisson frais consommé au Canada. Il est bien établi qu'une très grande partie des poissons de mer consommés à Montréal et dans la province d'Ontario est de provenance américaine. Capturé dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve, ce poisson est transporté aux Etats-Unis, puis expédié en compartiments froids dans les parties centrales du Canada. La raison de cet état de choses, c'est que, pour faire ce genre de commerce, les compagnies sont mieux outillées que ne l'est la population des Provinces maritimes. Je ferai observer en passant que le ministre de la Marine et des Pêcheries va tenter cette année d'établir un mode de transport en compartiments froids, aux endroits où demande en sera faite, du poisson provenant des Provinces maritimes et des eaux de l'Ouest. Pour compléter cette œuvre, il sera nécessaire d'établir dans les provinces maritimes des entrepôts frigorifiques où l'on mettra le poisson dès qu'on le débarquera, pour ne l'en sortir qu'au moment de l'expédier au marché. Le besoin d'entrepôts frigorifiques pour le poisson se fait aussi vivement sentir dans les Provinces maritimes que se fait sentir dans les provinces d'Ontario et de Québec celui d'établissements semblables pour la mise au froid des fruits, des viandes, des œufs ou autres produits de nature périssable. Je ne veux pas dire par là que les Provinces maritimes n'ont pas besoin d'entrepôts frigorifiques pour ces mêmes produits, car elles fournissent déjà beaucoup de produits de basse-cour, et les pommes s'y récoltent en abondance, dans la Nouvelle-Ecosse notamment. Il y aura donc lieu de pourvoir ces provinces des deux sortes d'entrepôts. Depuis qu'il est question de ce projet, deux ou trois demandes d'entrepôts frigorifiques me sont venues des Provinces maritimes et j'en ai reçu un grand nombre de la province d'Ontario.

Je ne crois pas qu'il soit utile de traiter plus longuement la question au point de vue général. Je vais maintenant exposer en termes un peu plus précis les détails du projet de loi que je déposerai. Comme je l'ai déjà dit, le projet a pour objet d'autoriser le ministre à traiter avec des particuliers ou avec des compagnies au sujet de l'établissement d'entrepôts frigorifiques, et nous entendons que ces particuliers ou ces compagnies soient assujettis à certaines conditions. La première de ces conditions, c'est que nous fixerons nous-mêmes le coût de l'entreposage. Cela me semble légitime et nécessaire. Nous avons le droit de réglementer les tarifs des chemins de fer et d'autres services d'utilité publique. J'estime que ces entrepôts constitueront un service d'utilité publique, étant donné que nous les subventionnerons. Je conçois que l'on considère ce service comme une entreprise privée ; mais comme elle devra le jour et son maintien aux subventions de l'Etat, il me semble que le public est en droit d'exiger

que les conditions auxquelles il lui sera loisible d'utiliser les entrepôts soient établies et réglementées par ses propres représentants. Voilà pourquoi je propose que le projet de loi décrète que les taux à percevoir soient assujettis à la réglementation et au contrôle de l'Etat.

Le projet tendant essentiellement à l'établissement d'entrepôts frigorifiques, je demande aussi que la température à maintenir à l'intérieur des établissements soit sujette à l'approbation du Gouvernement, qui représente le public. Comme je l'ai déjà dit, chaque produit exige un degré particulier de température. Cela étant, l'établissement ne devra pas se composer d'une seule vaste pièce ; il devra comprendre un certain nombre de compartiments où les produits seront emmagasinés à une température qui en assurera la conservation.

Je le répète, nous n'entendons pas susciter une concurrence injuste aux établissements qui existent déjà ; aussi je n'hésite pas à déclarer que nous n'autoriserons pas l'établissement d'un entrepôt frigorifique quelconque qui pourrait nuire à ceux qui existent aujourd'hui. Cette question de la concurrence n'est pas des plus faciles à résoudre.

L'entrepôt frigorifique doit être assez vaste et assez bien aménagé pour répondre aux besoins du territoire qu'il est appelé à desservir. Les avis sont partagés quant à l'étendue du territoire qu'un même établissement est susceptible de desservir avantageusement. En cette matière, les moyens de transport jouent un rôle important. L'entrepôt frigorifique établi dans un centre vers lequel convergent plusieurs chemins de fer est susceptible de desservir un territoire beaucoup plus étendu que s'il se trouvait dans un endroit où nulle voie ferrée ne passerait. Dans les districts peu peuplés où les produits de nature périssable sont peu abondants, un même établissement pourrait suffire à un rayon de cinquante ou de cent milles, tandis que dans les campagnes où l'on s'applique particulièrement à la production des denrées de nature périssable, il y aurait peut-être lieu d'établir des entrepôts tous les vingt ou trente milles. La question de décider s'il convient d'établir un entrepôt frigorifique en tel endroit plutôt qu'en tel autre demande beaucoup de soin et de considération, et je ne saurais préciser en ce moment la distance qui devra séparer ces établissements les uns des autres.

Il faudra aussi réglementer les dimensions, la capacité de l'entrepôt. Evidemment, il ne conviendrait pas, il serait peu avantageux d'appliquer de fortes sommes à l'établissement d'un entrepôt considérable dans un territoire produisant peu de denrées de nature périssable, ou peu susceptible, d'ici à quelques années au moins, d'en produire en grande quantité. Voilà pourquoi, dans l'intérêt des bailleurs de fonds aussi bien que dans celui du public qui devra payer les subventions, les conditions

M. FISHER.

qui seront établies porteront que l'emplacement, la dimension ou la capacité de l'entrepôt devront être approuvés par le Gouvernement. En outre l'entretien des établissements sera surveillé par un inspecteur nommé à cet effet par le Gouvernement. Tenant à ce que les entrepôts soient irréprochables au point de vue de l'hygiène, je crois devoir demander qu'un inspecteur nommé par le Gouvernement en fasse la visite de temps en temps. Nous imposons ces conditions en retour de l'aide que nous donnerons à l'entreprise sous forme de subvention. Après avoir mûrement étudié la question, j'ai conseillé d'accorder cette subvention de façon à inspirer confiance aux bailleurs de fonds et à affermir l'entreprise pendant ce que je pourrais appeler la période d'incertitude. Je suis certain que d'ici à deux ou trois ans les entrepôts frigorifiques constitueront un placement avantageux, pourvu qu'on ait déterminé avec soin l'emplacement et la dimension des établissements ; d'autre part, j'ai aussi constaté que les capitalistes hésitent à tenter l'entreprise. Plusieurs m'ont rapporté qu'on les avait invités de tous côtés, mais qu'ils n'osaient pas se lancer dans une entreprise dont ils ne connaissent rien et qui leur paraît hasardée.

Je veux encourager ces gens à placer leurs capitaux dans cette entreprise et leur donner l'assurance, pendant une période raisonnable, qu'ils ne seront pas exposés à perdre leur argent.

J'estime donc que la meilleure forme à donner à cette subvention, c'est de contribuer d'une façon appréciable à la construction et à l'aménagement de l'établissement, quand les dépenses principales auront été faites. Je propose donc l'octroi d'une subvention représentant 10 p. 100 du coût total de la construction et de l'aménagement, lorsque l'établissement sera prêt à fonctionner et aura été accepté par mes inspecteurs. J'ai dit l'autre jour que je n'avais pas encore décidé au juste de quelle manière serait appliqué le reste de la subvention de 30 p. 100 qui doit être accordée. Il me semble qu'une subvention de 30 p. 10[illegible] sur toute la somme engagée constitue un encouragement suffisant. Cela devra permettre de surmonter les difficultés inhérentes aux débuts ; mais cependant, je désire discuter la question plus à fond et connaître l'opinion des intéressés avant de prendre une décision définitive. Je serais disposé à conseiller une subvention additionnelle de 5 p. 100 du coût total par année, pendant les quatre premières années. C'est-à-dire, 10 p. 100 après la construction, 5 p. 100 à l'expiration de la première année d'exploitation, et ainsi de suite pendant quatre ans, le tout formant une subvention de 30 p. 100 du coût total de l'entreprise. Je le répète, cette subvention me paraît suffisante pour attirer les capitaux, pour assurer la formation de compagnies et la construction d'entrepôts. La

subvention étant répartie comme je viens de dire, on se trouve garantir un profit suffisant sur la mise de fonds, ainsi que l'exploitation de l'entreprise pendant les premières années, alors qu'elles pourraient n'être pas fructueuses.

Le projet de loi est présentement entre les mains du rédacteur des lois, tout prêt à être déposé ; on y trouve les dispositions nécessaires à la mise à exécution de ce que je viens d'exposer. J'ai tenu à ce que le bill, qui constitue en quelque sorte une innovation, définît clairement et expressément les attributions assignées par le Parlement au ministre de l'Agriculture ; et lorsque les honorables députés auront l'occasion d'en prendre connaissance et d'en discuter les dispositions, ils remarqueront qu'il contient, autant qu'il est possible de le prévoir, toutes les précautions et toutes les garanties pour que la subvention soit accordée à bon escient dans chaque cas particulier et de manière à assurer le bon fonctionnement de l'entreprise lorsque les opérations seront commencées.

Il reste une difficulté que je n'ai pas réussi à surmonter. Je propose que la subvention soit payée pendant quatre ans, mais je n'ai trouvé encore aucun moyen d'assurer la continuation de l'entreprise à l'expiration de ces quatre années. Je n'ai pas la moindre crainte à ce sujet, car je suis parfaitement convaincu qu'au bout de quatre années l'exploitation sera si rémunératrice et tellement nécessaire au public, que ce serait une folie de la part des propriétaires d'en changer la destination. Néanmoins, pour avoir à cet égard une garantie positive, il faudrait grever les entrepôts d'une hypothèque qui aurait peut être pour effet d'effrayer les capitalistes. J'avais d'abord songé que nous pourrions prendre une hypothèque sur les entrepôts pour garantir notre part de la mise de fonds. Si, plus tard, le bâtiment servait à d'autres fins, nous pourrions nous prévaloir de cette hypothèque pour recouvrer nos deniers. Mais après en avoir causé avec des hommes d'affaires et y avoir réfléchi moi-même, j'en suis venu à la conclusion qu'une telle hypothèque empêcherait les capitaistes de placer leur argent dans cette entreprise, et que nulle compagnie ne consentirait à assumer pareille obligation. Ce n'est pas ce que je veux.

Je désire au contraire que le projet de loi soit de nature à attirer les capitaux dans l'entreprise. A l'heure qu'il est, le commerce et le pays en général ont besoin de ces entrepôts, et en mettant dans la loi des conditions susceptibles d'effrayer les capitalistes, on irait à l'encontre du but que l'on se propose d'atteindre. On m'a dit et répété que de telles conditions auraient l'effet d'éloigner les capitaux et de nuire à l'entreprise, sinon, de l'entraîner à sa perte. Si, pour assurer le maintien des entrepôts, je pouvais imaginer un moyen qui n'eût pas cet effet, je l'adopterais avec plaisir, bien que, pour ma part, je considère cette garantie comme parfaitement inutile, parce que je suis convaincu que, étant donné le mouvement des affaires au Canada, le besoin que l'on y a de ces établissements et les bénéfices que l'on finira par retirer de l'entreprise, nul ne songera à faire servir les bâtiments à d'autres fins.

Les résultats que nous avons obtenus avec les compartiments froids à bord des navires ne font que confirmer mon opinion à cet égard. Ce n'est qu'avec crainte et répugnance que les compagnies ont consenti à installer des compartiments froids sur leurs navires ; elles prétendaient que personne ne les utiliserait et qu'il faudrait les faire disparaître. Comme la Chambre le sait, j'avais exigé que pour avoir droit à la subvention, les compagnies maintinssent ces compartiments pendant trois ans. Je ne connais une seule compagnie ayant touché la subvention qui ait mis de côté les compartiments froids, et de tous les navires ainsi aménagés qui sont venus au Canada, avec ou sans subvention, je ne sais pas qu'un seul ait abandonné ce mode de transport. La demande des compartiments froids pour l'exportation a tellement augmenté que tous les propriétaires qui en ont installé sur leurs navires sont convaincus que cette amélioration était nécessaire à leur commerce et qu'il y a avantage à la maintenir.

Je suis convaincu que la même chose se produira quant à ces entrepôts frigorifiques, et c'est sans la moindre hésitation que je propose l'arrangement en l'absence de la garantie dont j'ai parlé, bien que, si l'on me suggérait un moyen d'obtenir cette garantie sans nuire au succès de l'entreprise, je sois disposé à l'adopter avec plaisir.

M. BLAIN : Je désirerais savoir du ministre s'il a l'intention de répartir cette subvention de façon que chaque province en reçoive une partie. Se propose-t-il plutôt d'appliquer la totalité du crédit aux deux provinces d'où lui sont venues des demandes ?

M. FISHER : Il n'y a rien de décidé à ce sujet, et je n'ai pas même cru nécessaire d'étudier la question. Je déclare franchement à mon honorable ami (M. Blain) que les prévisions budgétaires comprendront un crédit qui, je le crois sincèrement, excédera les demandes qui nous viendront cette année de toutes les parties du pays. Je crois avoir déjà dit que mon intention était de me faire ouvrir un crédit de $100,000.

Ceci fournirait le premier paiement de prime au taux de 10 p. 100, sur un placement d'un million

M. BLAIN : Mais si l'on demandait que la totalité de cette somme fût dépensée dans les deux provinces d'Ontario et de Québec, est-ce que l'honorable ministre le ferait ?

M. FISHER : J'essaierais de la distribuer avec le plus d'équité possible, prenant en considération les demandes que l'on m'aurait faites et recherchant d'abord les loca-

lités où le besoin s'en ferait le plus sentir. Je m'efforcerais à coup sûr d'en faire profiter également toutes les parties du pays.

M. FOWLER : Est-ce l'intention du Gouvernement de venir en aide aux établissements qui existent déjà?

M. FISHER : J'ai déjà dit que telle n'était pas l'intention du Gouvernement.

M. HAGGART : Puisque le ministre est en train de répondre à nos questions, voudra-t-il bien me dire pourquoi il ne laisse pas les capitalistes libres de choisir la situation de ces établissements? Pourquoi veut-il que ce soit le Gouvernement qui fasse ce choix ? Une autre question : les déclarations du ministre me font comprendre que les effets divers ainsi emmagasinés vont requérir différentes températures. Cela étant, est-ce que le même bâtiment conviendra à l'emmagasinage des œufs, du beurre, et en particulier, des pommes?

M. FISHER : Le même bâtiment, oui—mais dans des pièces différentes. Un entrepôt glacière peut bien ne constituer qu'une seule vaste pièce refroidie en une seule fois, mais ce n'est pas ce qui se fait d'ordinaire. Ordinairement, même quand la température doit être partout la même, le bâtiment est divisé en pièces de différentes grandeurs. Il peut y avoir, par exemple, une chambre pour le beurre, capable de contenir dix mille caisses. Mais si l'on n'a que mille caisses à entreposer, on préférera ne refroidir qu'une pièce de cette capacité. Un entrepôt frigorifique aura, non seulement des murs extérieurs isolés, mais les divisions intérieures le seront aussi. De cette façon, il sera possible de déposer des choses de nature diverse dans la pièce qui conviendra à chacune.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) demande pourquoi on ne laisserait pas aux capitalistes intéressés le choix de l'emplacement. Dans la généralité des cas, ce serait une règle assez sage à suivre. Mais je dois dire, et avec regret, que bien des capitalistes, ou, plutôt, bien des promoteurs sont plus soucieux d'assurer le placement de leurs deniers que de toute autre chose. Je ne désire pas qu'il se fasse de tels placements là où le besoin de pareils entrepôts ne se fait pas réellement sentir. Et ce n'est peut-être pas trop présumer de l'intelligence de nos agents que de les croire capables, mieux que le commun des capitalistes, de juger de la nécessité d'établir tel entrepôt ici plutôt que là, et je préfère m'en tenir à leur avis en pareille matière.

J'ajouterai que là où il me paraîtra y avoir réellement besoin d'aide, je serai toujours prêt à l'accorder.

M. A. MARTIN : L'honorable ministre a parlé des Provinces maritimes et des entrepôts frigorifiques pour la conservation du poisson : il a dit que notre poisson, après être allé faire un tour aux Etats-Unis, nous revenait pour être distribué dans les différentes provinces du pays. J'aimerais bien à savoir de lui, à ce propos, si une partie de cet argent sera employé pour la mise du poisson en entrepôt réfrigérant ?

M. FISHER : Nullement.

M. A. MARTIN : En ce cas, il se peut que tout cet argent aille dans les provinces de Québec et d'Ontario, et qu'il ne se fasse rien dans les Provinces maritimes en vue de la mise en entrepôt réfrigérant du poisson frais.

M. FISHER : L'honorable député (M. A. Martin) n'a évidemment pas suivi ce que j'ai dit. J'ai expliqué que je ne croyais pas qu'il y aurait dans l'année des placements assez considérables dans ces établissements pour absorber la totalité du crédit. Avant que je sois appelé à payer cet argent, il faut que des particuliers ou des compagnies s'organisent, qu'ils aient soumis leurs plans au ministère et fait approuver le choix d'un emplacement ; il faut qu'ensuite ils construisent l'entrepôt et qu'ils l'aménagent. Je serais fort étonné s'il se fait au Canada, dans le cours de l'exercice, même un demi-million de placements de la nature de ceux pour lesquels je vais demander ce crédit. J'espère bien me tromper et je serai heureux qu'il se fasse pour un million de placements dans ce genre d'entreprise, mais, et je le déclare franchement à mes honorables amis, je ne m'y attends pas. Cela étant, je pense qu'il y aura de quoi donner à tous ceux qui seront prêts à recevoir nos encouragements.

Il va de soi que si, vers la fin de l'exercice, le crédit est épuisé, je ne pourrai mieux faire que de demander, à la prochaine session du Parlement, un crédit supplémentaire suffisant pour faire face aux besoins de l'année. J'ai calculé de mon mieux ce qu'il fallait demander cette année et, en disant cela, je n'entends pas parler de mes seuls calculs ; mais j'ai discuté la chose avec un grand nombre de personnes qui, comme moi, ont étudié cette matière.

Nous n'espérons nullement voir se faire, dans le cours de douze mois, pour un million de placements dans cette industrie.

M. SPROULE : Se propose-t-on d'étendre ces secours à des établissements sis en dehors du Canada, pour les produits périssables ?

M. FISHER : Non.

M. ALCORN : Sera-t-il fait des avances pour l'achat de terrains, ou seulement pour la construction de l'entrepôt ?

M. FISHER : Nous aiderons à l'ensemble de l'opération.

M. LALOR : Est-ce que le ministère fournit les plans et les devis ?

M. FISHER : Nous avons au ministère un certain nombre de plans. En outre

nous serons prêts à fournir des renseignements pour aider à la préparation de plans différents.

Je crois, cependant, que les particuliers ou compagnies intéressées feraient bien d'avoir leurs propres architectes, qui porteraient la responsabilité de l'ouvrage. Les plans et devis seront soumis à notre approbation, et c'est toujours avec plaisir que nous fournirons des renseignements à ceux qui nous les demanderont. Je ne voudrais pas prendre l'engagement de faire fournir par le ministère des plans et devis d'un bâtiment particulier situé dans un lieu déterminé. Je crois qu'il conviendrait plutôt de laisser la chose aux autres parties au contrat.

M. SPROULE : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, ce serait l'intention du Gouvernement de contribuer, dans la proportion de 30 p. 100, à l'établissement de ces entrepôts ?

M. FISHER : A parler d'une façon générale, l'idée du Gouvernement est de mettre pour sa part 30 p. 100 de la totalité des capitaux employés. Avant de donner son approbation à la dépense, le ministère, cependant, veut avoir étudié la chose. J'en parlais aujourd'hui à quelqu'un qui se proposait de consacrer une somme assez forte à l'achat d'une maison, qu'il entendait convertir en entrepôt. Si cet homme se lance dans l'acquisition d'un bâtiment plus coûteux qu'il ne faudrait pour un bon entrepôt, cet excédent de dépense, inutile au but que nous poursuivons, ne pourra pas compter comme placement répondant à nos fins. Je crois que toute structure susceptible de recevoir l'isolement convenable devra être regardée comme suffisante. Je ne paierai pas la prime sur ce que l'on aurait dépensé de trop. La même chose pour le terrain. Rien n'autoriserait l'achat d'un emplacement formant l'angle de deux rues dans une ville florissante. En pareil cas, nous refuserions les 30 p. 100 sur l'argent déboursé.

M. TAYLOR : Je dois peut-être des excuses à la Chambre pour avoir provoqué les explications du ministre. Après avoir été obligé de les rentrer mardi, et après avoir prononcé alors la majeure partie de son discours, j'avais pensé qu'un supplément de cinq ou dix minutes serait suffisant; et voilà qu'il parle près d'une heure. J'imagine bien qu'il n'aura plus rien à nous dire quand nous formerons en comité.

Représentant de l'une des plus importantes régions agricoles de la province d'Ontario, région où on se livre principalement à la fabrication du fromage, j'applaudirai des deux mains à toute mesure dont l'objet sera d'améliorer la double industrie du beurre et du fromage. Depuis, cependant, qu'il est à la tête du ministère de l'Agriculture, l'honorable ministre a tellement pris d'argent aux cultivateurs pour le gaspiller dans des aventures d'une sorte ou d'une autre, que notre devoir est de bien examiner cette nouvelle entreprise et de rechercher si elle n'est pas, par hasard, lancée pour des fins politiques, ou encore pour lui donner une occasion de nommer, comme il l'annonce, un certain nombre d'agents inspecteurs ou autres. Nous voulons savoir en quoi le public va y trouver son compte et comment on va dépenser l'argent.

Je veux rappeler ici quelques-unes de ces aventures qui ont donné prétexte à l'honorable ministre de dépenser ainsi l'argent du peuple : entre autres, il y a la maturation du fromage dans des chambres fraîches, l'engraissement des volailles au moyen de seringues, et ainsi de suite.

Mais avant de traiter cette partie de la question, je tiens à dire que je n'ai jamais eu et n'aurai jamais grande confiance dans un homme qui, soit de sa propre bouche soit par l'entremise des journaux, fait des déclarations non conformes à la vérité. J'ai ici à la main certain document, que je présume avoir été écrit, ou tout au moins dicté et approuvé par lui avant de passer aux mains de l'imprimeur. C'est une brochure électorale intitulée : " Political Pointer, No. 2, 1902 ". Je vais en lire quelques passages. Que le ministre lui-même ait rédigé cela, il n'y a pas à en douter; car personne autre que lui, ne voudrait écrire de pareils éloges à l'adresse du ministre, j'en suis sûr.

Sir Wilfrid Laurier et son parti avaient, au cours des élections de 1896, promis aux électeurs de travailler à l'amélioration du sort des classes agricoles. Aussi le premier acte du premier ministre actuel, en prenant charge de l'administration du pays, a été d'appeler au département de l'Agriculture un cultivateur de profession. Sous la dernière administration, il y avait à la tête de ce département des avocats, des médecins, des brasseurs ou autres personnes dépourvues de toutes connaissances agricoles théoriques ou pratiques.

M. Laurier a pensé que, sous son administration, il en devait être autrement et il a appelé au ministère de l'Agriculture l'honorable Sydney Fisher, cultivateur de plus de vingt années d'expérience, parfaitement au courant des besoins de ceux qui, comme lui, travaillent à faire valoir la terre canadienne. Les résultats de cette sage politique se font aujourd'hui sentir dans tout le pays.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

M. TAYLOR (lisant) :

M. Fisher, tout en pratiquant dans la régie interne de son département à Ottawa, la plus stricte économie, tout en réduisant le nombre des employés de son ministère. . .

J'aimerais à savoir de ceux qui disent : " Très bien ! très bien ! ' si ce qui est écrit là est exact, et si le nombre des employés a été effectivement réduit au ministère de l'Agriculture depuis que l'honorable ministre en a pris charge. Je continue :

. . . et le chiffre global des salaires qui leur était payé, M. Fisher, dis-je, est parvenu à rendre le travail administratif plus efficace et plus utile à la classe agricole. . . L'œuvre

pour laquelle M. Fisher mérite particulièrement des éloges est celle qui regarde le développement et le perfectionnement du système de chambres réfrigérantes pour le transport des produits agricoles périssables. Grâce à ce système, l'exportation du beurre, des volailles, des œufs, des fruits et autres produits périssables, a plus que triplé depuis 1896. A l'heure actuelle, grâce à ce même système de chambres réfrigérantes que M. Fisher a fait établir dans les crémeries et sur les vapeurs océaniques, nos cultivateurs canadiens peuvent exporter tous leurs produits périssables avec la certitude qu'ils arriveront à destination en parfait état et qu'ils ne perdront rien de leur valeur en route.

Si l'honorable ministre avait déjà accompli tout cela quand il a écrit ce document, pourquoi vient-il aujourd'hui nous demander d'autoriser cette nouvelle dépense ?

Et il ajoute :

Pour arriver à cela, le ministère de l'Agriculture a d'abord envoyé des agents chargés d'aider à l'établissement de crémeries. Il a aussi fait savoir aux cultivateurs canadiens quels sont les produits que l'on demande le plus en Angleterre. Ses agents ont enseigné aux cultivateurs la manière de tuer et de préparer la volaille que l'on destine au marché anglais, comme aussi la manière de préparer et d'empaqueter d'autres produits agricoles destinés au même marché. Pour le transport de ces marchandises il a fait des conventions avec les compagnies de chemins de fer du pays et avec les compagnies de bateaux à vapeur faisant la traversée. Pendant la saison où l'on exporte, toute compagnie canadienne dont la voie ferrée s'étend jusqu'à la mer, ou qui peut s'y rendre par ses raccordements, fait partir du terminus intérieur de sa ligne au moins un wagon réfrigérant par semaine. Les cultivateurs qui chargent leurs produits dans ce wagon payent les taux de transport de la compagnie, pendant que, de son côté, le Gouvernement garantit à la compagnie l'emploi des deux tiers de la capacité du wagon. Par là se trouvent assurées la régularité et la continuité du service. Pour la réception et l'emmagasinage des produits, en attendant qu'ils soient portés sur le navire, le Gouvernement entretient des entrepôts réfrigérants aux ports d'embarquement.

Comme vous le voyez, l'honorable ministre disait aux cultivateurs de ce pays que toutes les compagnies de chemins de fer avaient un wagon réfrigérant qu'elles faisaient partir une fois par semaine de la tête de ligne de leur voie pour le port d'expédition, où le Gouvernement avait eu soin d'élever des entrepôts pour y garder leurs produits jusqu'à ce qu'ils fussent prêts pour l'embarquement. Aujourd'hui il revient sur cette déclaration et il dit aux populations du Canada: Ce que je vous disais en 1904 n'était que pour les fins de l'élection.

Cette même année 1904, il s'adressait de nouveau aux cultivateurs dans une brochure intitulée : "Manuel de politique canadienne—Le Gouvernement libéral de 1896 à 1904." Il y a là plusieurs pages, consacrées au ministre de l'Agriculture, et probablement écrites, comme les autres, par lui-même.

Les élections de 1900 ont été une entière approbation de l'administration du gouvernement Laurier, telle que l'a fait ressortir l'administration du département de l'Agriculture.

Quelle est donc cette déclaration à propos de laquelle les cultivateurs auraient approuvé l'administration Laurier ? Il avait dit aux cultivateurs qu'ils avaient à Montréal des entrepôts réfrigérants où mettre leur fromage, leur beurre, leurs œufs, leurs volailles ou autres produits qui viendraient là, et qu'ils avaient également, au terminus intérieur de tous les chemins de fer du Canada, des wagons réfrigérants, avec des entrepôts pour y mettre leurs produits en attendant l'embarquement.

Parmi les choses que le public avait à juger se trouvait l'établissement d'une chaîne ininterrompue d'installations réfrigérantes pour le transport des produits depuis la ferme au Canada jusqu'au consommateur en Angleterre.

Il parle ensuite de la quarantaine des bestiaux et de diverses autres choses ; après quoi, il revient aux chambres réfrigérantes:

On a placé de ces chambres réfrigérantes dans les crémeries; il a été organisé un servi de wagons réfrigérants pour le transport des produits périssables jusqu'à la mer; des entrepôts réfrigérants ont été installés dans les grands centres d'importation; les paquebots qui font la traversée ont été munis de chambres réfrigérantes. Grâce à ces améliorations, le beurre canadien et autres produits périssables ont pu être placés en bon état sur le marché anglais, où, comme résultat, ces mêmes produits ont pris une hausse immédiate, quand, auparavant, c'étaient les beurres du Danemark, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui prenaient le pas sur nous. Le beurre canadien s'est alors trouvé au second rang et a pu faire une concurrence sérieuse au beurre du Danemark.

Un peu plus loin, le ministre dit :

Depuis quelques années on s'est livré à de téméraires critiques contre le ministre de l'Agriculture. La dernière session du Parlement a fourni de nombreuses occasions à ceux qui ont voulu prendre le ministre à partie; mais deux attaques seulement ont été faites, une le 27 juillet par M. Taylor, député de Leed-et-Grenville et whip en chef de l'opposition, l'autre le 29 juillet par M. E. D. Smith, député de Wentworth.

Une autre assertion, publiée dans cette brochure, de ce qu'il avait fait pour les cultivateurs du Canada, est ainsi conçue :

Quelques essais de moindre importance, comme le raffinage du fromage ont eu lieu aux chambres centrales de maturation. Le ministre de l'Agriculture fait de continuelles expériences dans toutes les choses qui relèvent de son administration.

Et la brochure raconte ce que le paraffinage du fromage a fait pour les cultivateurs du Canada sous le rapport du renchérissement des prix. Or, il existe à Brockville un

bâtiment que l'Etat a érigé à grands frais pour la maturation du fromage et qui atteste le manque de jugement du ministre, et il y en a aussi à deux ou trois autres endroits du Canada. Le ministre a dépensé de ce chef $107,886.14 des deniers publics jusqu'au premier mars de l'an dernier. Les recettes ont été de $32,451.51 ; les cultivateurs canadiens on donc perdu $75,434.63.

Je demanderai au ministre et aux cultivateurs habitant près de l'endroit où ce bâtiment est érigé, quel bénéfice en a retiré la classe agricole. Souffrez que je rapporte ce que disait dernièrement l'un des plus dévoués partisans du ministre. J'ai nommé M. K. Everetts, grand fabricant de fromage de ce district.

M. DERBYSHIRE : Il ne s'est pas prévalu des avantages de la chambre de maturation.

M. TAYLOR : Non, il n'y a pas, dans un rayon de 20 milles, un seul individu qui s'en soit prévalu sans que l'Etat ait payé le prix du transport et de l'emmagasinage. Plusieurs n'ont pas voulu laisser mettre leur fromage dans la chambre de maturation. M. Everetts a déclaré à la réunion hebdomadaire du cercle des fromagers de Brockville :

Avant le commencement de la vente du fromage, M. K. Everetts, le grand fabricant de fromage qui est maintenant domicilié à Smith's Falls, a parlé très longuement condamnant la conduite des autorités fédérales à l'égard de l'industrie laitière, particulièrement les postes d'expérimentation pour la maturation du fromage qu'il a appelée la plus grande mystification dont la population ait jamais été victime.

Ces propos ont été tenus par un libéral, par l'un des principaux fabricants de frogloriole, d'amorcer les électeurs.

M. Everetts a entamé le sujet en mentionnant la résolution du cercle des fromagers d'Ottawa qui avait été lue, à une réunion précédente du cercle des fromagers de Brockville. Cette résolution demandait le concours de ce dernier afin de soumettre à l'association des fabricants de beurre et de fromage de l'est d'Ontario le projet d'établir trois qualités de fromage: premier choix, deuxième qualité et troisième qualité. Il n'approuvait pas cette proposition. Dans la région de Brockville, il ne se fabrique que du fromage de premier choix et il conseillait au cercle des fromagers de cette ville de s'abstenir de toute participation au projet. Il en profita pour s'attaquer avec violence aux méthodes adoptées par le professeur Ruddick, le chef du bureau de l'industrie laitière, dans l'accomplissement de ses devoirs. M. Everetts fit des remarques sarcastiques au sujet des chambres de maturation de gouvernement fédéral dont l'une est établie à Brockville. Il prétendit qu'en établissant ces chambres de maturation, les autorités fédérales se chargeaient d'un fardeau que les besoins du commerce ne leur imposaient pas. Chaque province devrait s'occuper d'améliorer le mode de fabrication du fromage dans ses propres limites, tandis que le gouvernement fédéral se ferait un devoir de procurer un service amélioré de transport par terre et par eau. La dépense des fonds employés à la construction et à l'entretien de ces chambres de maturation était une dépense inutile. M. Everetts prétendit que les résultats ne justifiaient pas le maintien de ces établissements. Ceux-ci ne permettaient pas à leur clients d'obtenir pour leur fromage un sizième de cent de plus que les autres fabricants. Il mit n'importe qui au défi de le contredire. On offrait ces chambres comme modèle aux autres. Combien de personnes ont-elles construit des chambres de maturation sur le plan " du palais en bois de pin " de Brockville ? Pas une seule. Quant au coût de la construction, de l'entretien, etc., la population était encore dans les ténèbres, malgré la promesse formelle que le professeur Rudwick avait faite l'an dernier de fournir ces renseignements. M. Everetts a dit que les yeux des fabricants de produits laitiers se dessillaient. Ceux qui occupent des postes élevés posent trop pour la galerie.

Le public ne se laissera pas berner tout le temps et, tôt ou tard, la vérité se découvrira. Il était prêt à parier que le fromage de la prochaine saison ne serait pas transporté aux frais de l'Etat aux chambres de maturation qu'il avait établies. M. Everetts critique les actes du professeur Ruddick dans d'autres entreprises et se plaignit qu'aux réunions de " spécialistes " pour la discussion de questions intéressant le commerce, on ne prenait pas l'avis des fabricants et des producteurs, les têtes dirigeantes et les bailleurs de fonds de l'industrie laitière.

M. Everetts reproche à l'honorable ministre de l'Agriculture de travailler pour la gloriole, d'amorcer les électeurs.

L'année dernière, le Gouvernement a fait prendre la température de 155 compartiments frigorifiques dans lesquels on transportait des produits périssables. Dans son rapport de 1903, l'honorable ministre de l'Agriculture dit que le beurre devrait être transporté à une température de 20 degrés, et il a dit aussi que l'on aurait de meilleurs résultats à une température de 10 degrés.

Si le ministre la désire, voilà l'opinion de l'un de ses plus fidèles partisans, de l'un des principaux fabricants, au sujet des chambres de maturation, de cette lubie pour laquelle le ministre a dépensé $107,000 des deniers publics. Aujourd'hui, il ferme ces chambres de maturation parce que les prévisions de M. Everetts se sont réalisées. Il y a deux ans, le ministre a promis dans cette enceinte de ne plus payer le transport du fromage. S'il n'avait pas continué à payer, il n'aurait pas obtenu de fromage. L'automne dernier, il a annoncé que la chambre de maturation serait fermée. Les $107,000 qu'il a dépensés pour construire et outiller l'établissement sont une preuve de son manque de jugement.

On peut en dire autant de ses stations d'engraissement de la volaille. Il a dépensé $54,783.56 pour enseigner à la population le moyen d'engraisser et d'orner les poulets et son entreprise n'a rapporté que $14,727.14, de sorte que le pays a perdu $35,056.62. Rendez-vous dans les districts où sont établies ces stations d'engraissement et vous constaterez que les employés sont des amis

politiques du ministère qui touchent de gros appointements pour entretenir un poulailler, acheter et revendre quelques poulets. Cette entreprise fait subir une grosse perte à l'Etat, chaque année.

Voilà des choses connues et il semble que le projet en l'air que le ministre de l'Agriculture soumet à la Chambre ne vaille pas mieux. Il se propose de prendre un homme à la gorge et de lui dire : Vous devez construire un entrepôt à l'endroit que nous indiquons ; nous approuverons les plans et l'emplacement. Il y en aura un à tous les 25 milles. Je me demande quelles seraient les dimensions que devraient avoir des entrepôts séparés par une distance de 25 milles pour contenir la récolte de pommes de l'île du Prince-Edouard. Il faudrait en avoir un sur chaque ferme. Un entrepôt à tous les 254 milles suffirait pour emmagasiner les œufs mais, si vous voulez y mettre les pommes, il en faudra un sur chaque ferme.

En 1904, le ministre disait aux cultivateurs : Tous les jours, un train se rend à Montréal et, lorsque vous expédiez vos pommes, nous avons des entrepôts frigorifiques pour les recevoir jusqu'à ce que vous soyez prêts à les exporter. Aujourd'hui, il vient nous dire que c'était inexact. Il veut venir en aide à l'industrie privée pour accomplir une chose qu'il prétendait avoir accomplie dès 1904. Pendant qu'il propose de contribuer jusqu'au dixième du coût de la construction des entrepôts pendant l'année, les particuliers en érigent des centaines et des milliers dans toute l'étendue du pays. A peine trouve-t-on une ville où il n'y ait pas d'entrepôts frigorifiques pour la conservation de toutes ces denrées. Cela me semble un stratagème politique de la part du ministre de l'Agriculture. C'est un appât qu'il veut présenter aux cultivateurs en temps d'élection. Tout ceci dans le but d'obtenir le privilège de s'entourer d'une armée de fonctionnaires.

M. DERBYSHIRE : C'est un singulier discours que nous venons d'entendre de la part d'un député qui représente le comté de l'Ontario le plus approprié à la fabrication des fromages de premier choix.

M. TAYLOR : Tout le monde est de mon avis au sujet des entrepôts frigorifiques.

M. DERBYSHIRE : Qu'il me permette de lui dire que M. D. M. Wilson, de Gananoque, qui est domicilié dans sa circonscription et qui est probablement le plus gros marchand de fromage du Canada, a donné sa clientèle aux entrepôts frigorifiques en expédiant à l'établissement de Brockville tout le fromage qu'il a pu se procurer.

M. TAYLOR : C'est l'Etat qui paye le transport.

M. DERBYSHIRE : L'Etat ne paye pas le transport.

M. TAYLOR : D'autres l'ont payé.

M. DERBYSHIRE : M. Wilson a, de son propre mouvement expédié son fromage à l'entrepôt frigorifique de Brockville. Il a conclu avec la compagnie de chemin de fer un arrangement en vertu duquel le fromage est transporté à l'entrepôt de Brockville à raison de 2 cents par boîte puis rendu à Montréal avec la même lettre de voiture.

M. TAYLOR : Il n'a rien à payer pour rendre son fromage à Brockville.

M. DERBYSHIRE : Quoi qu'il en soit, il a expédié son fromage à Brockville et il a jugé avantageux de l'y mettre dans l'entrepôt frigorifique.

Je dis donc que le Gouvernement a agi sagement en établissant ces chambres de maturation. Sauf, peut-être le comté de Prince-Edouard, il n'y a pas un seul comté au Canada qui ait retiré plus d'avantages que celui de Leeds de l'établissement de chambres de maturation dans le voisinage des fromageries. Les habitants du comté de Prince-Edouard que cette industrie intéresse ont visité Brockville, ils ont vu les avantages offerts, ils se sont rendu compte de la qualité supérieure du fromage fabriqué et du prix plus élevé qu'il rapportait. Aussitôt, ils ont entrepris d'aménager des chambres de maturation dans leurs fromageries, si bien qu'aujourd'hui presque toutes les fromageries du comté renferment une chambre de maturation. On pourrait en dire presque autant de toute la province d'Ontario. Naturellement, il y a encore beaucoup à faire pour propager ces établissements et beaucoup sera accompli pendant l'année prochaine.

Je déclare que les avantages que le ministre de l'Agriculture a procurés à la population, les chambres de maturation d'abord, puis les wagons-glacières sur les trains et les compartiments frigorifiques sur les navires transatlantiques qui transportaient notre fromage sur le marché anglais ont ajouté $3,500,000 par année à notre actif depuis que le présent gouvernement a les rênes du pouvoir.

(Quelques VOIX: Très bien ! très bien !)

J'ajoute, monsieur l'Orateur, que si la plupart de ses actes ont été marqués au coin de la sagesse, rien n'a plus contribué à la richesse nationale que la politique du ministre de l'Agriculture relativement à la fabrication du fromage et du beurre de premier choix et à son transport en excellent état jusque sur les marchés de l'Angleterre. Les premiers wagons-glacières n'ont pas donné de résultats satisfaisants, mais il fallait s'y attendre au début d'une entreprise nouvelle. Nous avons constaté que l'Etat payait pour un grand nombre de wagons où il n'y avait pas de glace. Lorsque le ministre de l'Agriculture fut averti, il étudia la question avec le commissaire de l'industrie laitière et nomma un inspecteur à Montréal, afin de s'assurer qu'à l'arrivée des wagons le fromage était exposé à la

température voulue, et afin de ne rien payer lorsque le chemin de fer ne fournissait pas les facilités prescrites. La même règle fut appliquée aux navires transatlantiques. Il nomma à Londres, à Glasgow et à Bristol, des inspecteurs qui constatèrent dans quel état le fromage arrivait dans ces ports. La subvention ne fut versée que lorsque les navires livraient nos produits en bon état.

Les résultats obtenus par le commerce, cette année, justifient amplement la politique ministérielle. En 1906, notre beurre, notre fromage et notre bacon se sont vendus plus cher que jamais. L'an dernier, nos produits ont rapporté $55,000,000, et on peut dire sans crainte que ces moyens de transport en compartiments frigorifiques ont ajouté cinq millions et demi de dollars à la richesse nationale.

Quelqu'un a prétendu que la chambre de maturation de Brockville n'était pas utilisée par le commissaire de l'industrie laitière. Cependant, je connais nombre de maisons de commerce qui désirent acquérir cet édifice afin de le faire servir aux mêmes fins qu'auparavant, car elles comprennent qu'il est nécessaire pour nous permettre de rendre nos produits dans le meilleur état possible sur les marchés d'Angleterre.

Je suis profondément reconnaissant envers le ministre de l'Agriculture qui a établi ces chambres de maturation et a fait connaître aux fabricants de fromage du Canada le parti qu'ils pouvaient en tirer. En vérité, elles ont assuré la supériorité du fromage canadien et nous pouvons maintenant nous réjouir de voir notre pays approvisionner de ce produit les quatre cinquièmes des consommateurs de l'univers entier. C'est un résultat dont nous avons lieu de nous enorgueillir et c'est un système que nous devons maintenir.

Je crois que les particuliers construiront des entrepôts dans toute l'étendue du pays, mais il le feront d'autant plus volontiers que l'Etat sera disposé à leur venir en aide. Il me semble que, si on fait un emploi légitime de ces deniers—et le ministre de l'Agriculture s'en assurera, à n'en pas douter—et si ces entrepôts sont construits à des endroits où ils ne feront pas concurrence à l'initiative privée, la classe agricole en retirera les plus grands avantages.

Notre cher ami, M. Taylor, pense que le ministre de l'Agriculture se lance dans cette entreprise dans le seul dessein d'avoir une chance de nommer de nouveaux fonctionnaires ; cette éventualité parait le tracasser beaucoup. Or, je crois que nous avons assez de fonctionnaires pour surveiller ce service sans en nommer un seul autre ; mais, s'il fallait en nommer, que l'honorable député (M. Taylor) soit certain que le ministère choisira les meilleurs qu'il pourra trouver au Canada. Il faut que la prudence préside à l'emploi des deniers publics. Il faut que ces entrepôts s'élèvent là où ils seront le plus utiles et où il y a une abondance de produits de nature périssable à conserver en entrepôt. Dans ces conditions, je n'appréhenderai pas les résultats.

L'honorable député (M. Taylor) semble craindre que nous ne dépensions un million ou même dix millions de dollars en une année ou deux. Cela n'est pas probable, selon moi. Je crois que, si la population canadienne consacre $25,000,000 à ces entrepôts frigorifiques, ce sera autant qu'elle pourra dépenser, car elle ne construira pas d'entrepôts là où le besoin ne s'en fera pas sentir. Il est de l'intérêt de tout le Canada d'encourager la vente des produits du sol dans le meilleur état possible tant à l'intérieur qu'à l'étranger et, étant convaincu que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat c'est d'établir des entrepôts frigorifiques, j'approuve sincèrement le projet du ministre de l'Agriculture.

M. SPROULE (Grey-est) : Je ne prends pas la parole dans le dessein de m'opposer à ce projet, car j'approuve tout ce qui est de nature à encourager les cultivateurs canadiens à développer leur industrie. J'approuverai et j'appuierai cette proposition pourvu qu'on surveille l'emploi des fonds publics et qu'on choisisse avec discernement l'emplacement des entrepôts frigorifiques.

Mais, il y a certains détails du projet que je n'approuve pas tout à fait. Le ministre nous dit que la loi l'autorisera à conclure un marché avec des particuliers pour la construction de ces bâtiments aux endroits qu'il choisira avec eux. Je crois que c'est un mauvais principe. La règle adoptée il y a plusieurs années au sujet de l'aide à donner à ceux qui construisaient des entrepôts frigorifiques à l'usage des fromageries ou des beurreries valait mieux. Il était entendu que ceux qui procureraient ces avantages aux fabricants recevraient une somme d'argent. Le choix de l'emplacement était à leur discrétion. On a tort de permettre à un ministre de la couronne de faire choix du terrain d'un édifice public, d'un bureau de poste ou d'un entrepôt frigorifique. Il est souvent tenté de faire servir les fonds publics à des fins de parti, à les remettre à des amis plutôt que de les employer selon les besoins du public. Je blâme cette pratique. Selon moi, elle donnera lieu à des abus.

Le représentant de Brockville a déclaré que l'établissement d'une chambre de maturation à Brockville par le ministre de l'Agriculture a engagé les fabricants de fromage et de beurre à agrandir partout leurs établissements. Allons donc! cela a été accompli auparavant—non par le ministre actuel, mais par M. James W. Robertson que l'honorable M. John Carling avait nommé.

Je me rappelle fort bien la brochure dont le représentant de Leeds (M. Taylor) nous a parlé. Je me souviens de l'avoir entendu lire du haut de plusieurs tribunes politi-

ques au cours de deux élections et je n'ai pas oublié les éloges qu'on décernait au ministre de l'Agriculture, à titre de fondateur de ces entrepôts frigorifiques de manière à combler tous les besoins des cultivateurs.

On nous dit que l'on avait fait tout ce qui était nécessaire pour protéger les produits de nature périssable depuis le moment qu'ils quittaient la ferme jusqu'à celui où ils arrivaient sur le marché, que ce fût du beurre, du fromage, du poisson, des œufs, des poulets ou des fruits. S'il a été vu à cela depuis des années déjà il est très étrange que nous entendions aujourd'hui le ministre nous dire qu'un besoin pressant se fait sentir d'un service de ce genre, que personne n'a songé à y pourvoir, mais qu'il s'en occupe. Je le félicite donc pour ce qu'il a fait. Mais son action d'aujourd'hui contredit la prétention que depuis plusieurs années déjà cet excellent ministre avait pourvu à tout cela. Il arrive quelquefois que nous nous écartions de la vérité, et dans ce cas-ci, le ministre de l'Agriculture a involontairement donné au pays des renseignements d'un caractère entièrement différent de ceux que ses amis avaient donnés il y a quelques années. Le Gouvernement a pris sur lui de réglementer la température des entrepôts qui doit être soumise à son approbation. Je suppose que le Gouvernement aura des fonctionnaires pour voir à cela. Je crois que c'est juste et nous ne nous y opposons pas. J'en félicite même le Gouvernement. Le Gouvernement n'encouragera pas la construction d'un entrepôt dans les endroits où il pourrait faire concurrence à une entreprise privée. Pour ma part je ne sais pas si nous devrions aller jusque-là. Si l'on prouvait que les entrepôts déjà construits suffisent aux besoins de la population et que leurs tarifs sont raisonnables, je crois alors que nous ne devrions pas employer les fonds de l'Etat à susciter la concurrence dans cette localité ; mais il est possible que les entrepôts existant aujourd'hui dans une localité quelconque exigent des prix si élevés que les cultivateurs ne peuvent pas les utiliser, ou encore qu'ils soient situés dans une localité où les moyens d'exportation offrent des désavantages.

L'entrepôt peut être situé sur une ligne de chemin de fer, tandis que la masse des produits de cette localité est exportée par une autre ligne. Toutes ces choses devront être prises en considération, et si dans ces circonstances, le Gouvernement refuse de venir en aide à un entrepôt parce qu'il en existe déjà un dans la localité, il commettra certainement une grande injustice. Si j'ai bien compris le ministre, il se propose d'établir des entrepôts pour l'emmagasinage des pommes. Je crois qu'il en faudrait aussi pour les poires, les pêches, les raisins, les prunes et les tomates. Nous pourrions vendre de grandes quantités de raisins dans les vieux pays si nous pouvions les conserver aussi bons que lorsqu'ils sont cueillis. On laisse aussi perdre beaucoup de tomates parce qu'on n'a pas d'endroits pour les conserver. Je crois donc que le Gouvernement ne devra pas limiter son projet aux pommes seulement, mais l'étendre à tous les fruits.

On nous a dit que nous avions déjà le transport à froid pour le beurre, les œufs, et le fromage, mais il faut que ce service ne soit pas complet puisque le ministre s'en occupe aujourd'hui. Des capitaux considérables ont été placés dans la culture des prunes, mais les cultivateurs n'en retirent pas les bénéfices qu'ils devraient, parce qu'ils sont incapables de les conserver pendant bien longtemps. Ils sont obligés de les cueillir lorsqu'elles sont encore vertes et les expédier immédiatement sur le marché.

Je voudrais me faire écouter du ministre de l'Agriculture, mais il me semble très occupé à converser avec son collègue, soit parce qu'il n'a pas d'estime pour celui qui parle, ou parce qu'il ne croit pas que ce qu'il dit vaille la peine d'être écouté. Je ne voudrais pas être trop sévère, mais la chose se répète si souvent que je suis obligé d'en parler.

M. FISHER. Je crois que mon honorable ami n'est pas juste à mon égard. J'ai été obligé de dire quelques mots à l'un de mes collègues, mais je suis loin d'avoir les sentiments qu'il me prête.

M. SPROULE : L'honorable ministre se conduit de façon à occuper l'attention de ses collègues. Ce n'est pas la première fois que cela arrive.

M. FISHER : Je crois que mon honorable ami est très injuste à mon égard.

M. SPROULE : Je ne voudrais pas être injuste, mais je ne puis laisser passer une telle conduite sans protester, et je le ferai de nouveau si c'est nécessaire.

M. PATERSON : L'honorable député n'est-il pas lui-même injuste à l'égard de certains membres de la gauche qui, par deux ou trois fois déjà, ont essayé de parler sur le sujet, mais qui en ont toujours été empêchés parce qu'il avait toujours la parole et occupait l'attention de l'Orateur.

M. SPROULE : Je n'ai vu aucun député se lever.

M. PATERSON : Je suppose que non.

M. SPROULE : M. l'Orateur est ici pour régler les questions de ce genre sans l'intervention de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson). Il est parfaitement en mesure de le faire et je crois que notre honorable collègue outrepasse ses droits en interrompant ainsi la discussion.

M. PATERSON : On parlait de courtoisie et j'ai cru avoir le droit de mentionner ce cas.

M. L'ORATEUR : Je crois que cette discussion est irrégulière.

M. SPROULE : C'est l'honorable ministre qui m'y a entraîné.

M. PATERSON : Le ministre de l'Agriculture n'avait-il pas le droit de me dire un mot ?

M. SPROULE : Je vais m'asseoir si je suis interrompu de nouveau.

(Quelques voix : Adopté !)

M. M. S. SCHELL : Si l'honorable député a fini...

M. SPROULE : Je n'ai pas fini.

(Plusieurs députés : Silence !)

J'ai voulu seulement attendre quelques instants pour voir si je pourrais obtenir l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Cette question intéresse son département, et je crois avoir droit à une certaine courtoisie de sa part, surtout lorsque je parle sur un projet de loi qu'il soumet lui-même à l'examen de la Chambre.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'on ferait mieux de continuer le débat.

M. SPROULE : Je ne crois pas être déraisonnable en demandant cela, parce que je n'ai pas condamné le projet de loi ; je n'ai fait qu'essayer de formuler mon opinion au sujet des précautions que l'on devrait prendre et que l'on pourrait peut-être négliger. De sorte que je crois que je ne m'écarte pas du tout du sujet. Si les précautions que je recommande sont prises, j'approuverai le projet du ministre, parce que je crois qu'il est bon et il sera certainement approuvé dans le public. Mais si je m'en rends bien compte, il ne comporte pas toutes les précautions nécessaires et il contient certaines dispositions qui ne seront pas approuvées par le pays. Je me réserve de le critiquer plus tard.

M. M. S. SCHELL : La proposition soumise à nos délibérations, demandant de venir en aide à l'établissement d'entrepôts frigorifiques recevra, je crois, l'approbation entière de tous les membres de cette Chambre et du pays en général. On a essayé de critiquer l'établissement des chambres de maturation du fromage, et je veux dire quelques mots à ce sujet. S'il y a un département dans l'administration du gouvernement fédéral qui a été aussi efficacement administré et a donné d'aussi excellents résultats pour le bien général du pays, c'est bien celui de l'Agriculture, surtout la branche qui concerne l'industrie du fromage et l'établissement des chambres de maturation. Je crois que tous ceux qui ont suivi les expériences qui ont été faites seront convaincus qu'elles ont montré que le département a fait preuve de sagesse en les établissant.

On a essayé d'établir que ces stations n'avaient pas rapporté en proportion de ce qu'elles avaient coûté. Tout le monde sait qu'il est impossible lorsqu'on fait des expériences d'espérer avec un succès financier, du moins dans les commencements. Il faut attendre les résultats qui suivent les expériences. Les fabricants et acheteurs de fromage admettent que le fromage mûri dans les chambres froides vaut au moins ½ cent par livre de plus que le fromage mûri d'après l'ancienne méthode. Un demi-cent la livre sur 240,000,000 de livres de fromage, cela fait plus d'un million de dollars, à peu près $1,200,000. Qui dira que le Gouvernement n'avait pas raison de dépenser de $20,000 à $30,000, afin de prouver aux habitants du pays, aux cultivateurs et aux fabricants de fromage qu'en adoptant de meilleures méthodes de maturation, leurs profits seraient augmentés ? Qui voudrait condamner le Gouvernement, ainsi que l'opposition a essayé de le faire cet après-midi, pour avoir fait une expérience qui a eu d'aussi bons résultats.

M. LALOR : L'honorable député d'Oxford (M. Shell) peut-il nous donner quelques statistiques montrant quelle proportion des deux cent millions de livres de fromage que nous exportons a été traitée dans les chambres froides ?

M. M. S. SCHELL : Je ne dis pas que tout ce fromage a passé par les chambres froides de maturation, je dis simplement que tout le fromage qui est traité dans les chambres froides de maturation vaut ½ cent cent par livre de plus que l'autre fromage Avant l'adoption de ce système, le fromage n'était pas traité de cette façon ; les fromageries n'avaient pas de ces chambres et ce n'est que depuis deux ou trois ans qu'elles existent. Nous constatons que depuis que ces expériences ont été faites tous les fromagers de la province adoptent le nouveau système. Non seulement le fromage qu'ils produisent est aujourd'hui de meilleure qualité, mais il gagne en poids ce qu'il perdait d'après l'ancienne manière. On calcule un gain d'une à deux livres sur chaque meule de fromage ainsi traitée. Cela seul a donné des milliers de dollars de profit, ce qui est plus que suffisant pour payer le coût des expériences qu'on a faites. La fabrication du fromage a fait de grands progrès parmi nous. Tout le monde sait qu'aujourd'hui la production du fromage canadien dépasse celle du reste du monde, et nous fournissons aujourd'hui aux marchands anglais de 75 p. 100 à 80 p. 100 de la quantité totale de fromage qu'ils importent de pays étrangers. Il n'y a que quelques années encore les Etats-Unis exportaient environ cinq fois autant de fromage que tout le Canada ; aujourd'hui, nous exportons environ cinq fois autant de fromage que les Etats-Unis sur le marché d'Angleterre. La situation est entièrement changée. Non seulement nous exportons de grandes quantités de fromage mais nous

en obtenons de meilleurs prix ; nous vendons aujourd'hui notre fromage 2 cents par livre de plus que l'on paie sur le marché anglais pour le fromage américain.

Je ne me propose pas de poursuivre davantage mes observations sur ce point-là, mais je veux faire ressortir le fait que le département de l'Agriculture mérite les plus chaleureuses félicitations, et il m'importe peu que mes honorobles amis pensent que la proposition d'établir un service d'entrepôts frigorifiques ou d'aider à cet établissement donne on non du mérite au Gouvernement devant le pays. Si la politique du département dans le passé a été à l'avantage du commerce et si ce qu'il propose aujourd'hui favorise les intérêts agricoles et ceux de la population en général, le peuple saura lui en tenir compte, quoi qu'en puissent dire les politiciens. Ceux d'entre nous qui se sont intéressés plus particulièrement à cette question dans ces dernières années ont constaté le besoin d'entrepôts frigorifiques. Depuis quelques années surtout, dans l'ouest de l'Ontario, on discute la nécessité d'en établir. A plusieurs reprises, je l'ai discutée moi-même dans ma circonscription avec mes électeurs. Je leur demandais comment on pouvait arriver à résoudre la question. La plus grande difficulté qu'on a toujours rencontrée était celle de l'incertitude dans laquelle on était que l'entreprise paierait ses frais.

Le capital est timide de sa nature et n'aime pas à s'engager dans des entreprises où le profit est douteux. Et cependant personne ne niera la nécessité d'agir dans cette matière. Il y a déjà quelques années que les honorables membres de la gauche demandent au Gouvernement de faire quelque chose, et l'aide que le ministre offre sera, je crois, acceptée avec empressement. Certains capitalistes hésiteront peut-être encore à avancer les 70 p. 100 des fonds nécessaires à l'établissement de ces entrepôts dans le pays ; cependant, je crois qu'il y aura des capitalistes disposés à accepter cette offre. Je crois que l'établissement de magasins-réfrigérants donnera des résultats qui justifieront les efforts qu'on a faits.

On a appelé l'attention du Gouvernement sur la nature des articles qui peuvent être conservés dans les entrepôts froids. Nous savons tous que la demande de ces entrepôts est plus considérable que jamais. J'oserais dire qu'il a été déposé cette année cinq fois plus de poulets dans les entrepôts froids qu'il y a cinq ans, et je crois que l'on peut dire que le Gouvernement a contribué à augmenter ce commerce en encourageant l'élevage, l'engraissement et la préparation du poulet pour le marché anglais, de sorte que nous exportons aujourd'hui sur le marché anglais et autres marchés du monde probablement cinq fois autant de poulets qu'autrefois. Vous trouverez aujourd'hui dans les entrepôts frigorifiques de la ville de London et d'autres villes des milliers de dollars valant de poulets prêts pour l'exportation. Nous savons tous que les œufs sont conservés en très grandes quantités aujourd'hui dans les entrepôts, tandis qu'autrefois on les conservait dans la saumure ou dans des glacières. aMis on a constaté que ces procédés ne suffisaient pas, et on a découvert qu'on utilise presque tous les entrepôts ou au moins une grande partie de ceux de Montréal et de London pour conserver les œufs. Conséquemment, on ne place presque plus d'œufs dans les glacières ordinaires, et il se produira certainement une augmentation dans la demande d'espace pour l'emmagasinage des œufs.

On m'informe que même dans le cas des pommes de terre on a constaté que l'on pouvait utiliser les entrepôts froids avec grands profits. On peut y conserver les pommes de terre jusqu'au printemps, jusqu'à la nouvelle récolte. Tout le monde sait que les pommes de terre commencent à germer de bonne heure dans le printemps, et que conservées à l'ancienne façon elles deviennent dures, sèches et commencent à prendre mauvais goût six semaines environ avant que les nouvelles arrivent. On fait donc un bon profit en mettant dans les entrepôts froids un produit aussi commun que les pommes de terre, que l'on ne s'occupait pas autrefois de garder fraîchement.

Nous savons tous que le commerce de pommes devra bénéficier immensément d'un service d'entrepôts frigorifiques. Je suis un peu au fait de ce commerce et je sais que les années où la récolte est considérable et que les prix sont bas qu'on en laisse perdre de grandes quantités. Je pourrais donner des chiffres montrant qu'en certaines années on a laissé pourrir sur le sol des vergers plusieurs milliers de barils de pommes, uniquement parce que les commerçants voyaient trop de risques à les acheter et à les expédier en Angleterre. La pomme est un fruit sujet à s'avarier, et de la manière qu'on l'exportait autrefois, il fallait l'expédier sur le marché aussitôt qu'elle était cueillie, ou bien elle se gâtait. Si on la gardait pendant deux, trois ou quatre semaines dans le verger ou bien dans un entrepôt ordinaire, elle avait perdu souvent une si grande partie de sa valeur que sa vente payait à peine le coût du transport. De fait, il est fréquemment arrivé que le produit de la vente n'a pas payé les frais de transport. Une des difficultés de ce commerce est qu'il n'y a pas de grands entrepôts frigorifiques en Angleterre. Je suis heureux d'apprendre que l'on essaie aujourd'hui en Angleterre d'établir de grands entrepôts frigorifiques à quelques-uns des ports de mer pour y conserver nos pommes de façon que les commerçants ne soient pas obligés de vendre lorsque la cote est basse. Mais si nous pouvions en Canada emmagasiner ces pommes dans des entrepôts froids aussitôt après qu'elles ont été cueillies, nous pourrions les conserver pendant six ou sept mois au lieu

M. SCHELL.

d'être obligés de les exporter de suite lorsque les prix sont bas. De cette façon, nous ne laisserions plus pourrir de pommes sur le sol, et nous ne les vendrions plus pour rien. Au contraire, nous pourrions les vendre à un prix qui rapportera profit aux commerçants, aux cultivateurs et au pays tout entier.

Je ne crois donc pas que la Chambre s'oppose sérieusement au projet de loi du ministre de l'Agriculture. Mais il y a un point sur lequel je veux appeler l'attention du ministre. Il propose de contribuer 10 p. 100 à la fin de la première année et 5 p. 100 par année pendant les quatre années suivantes.

A mon sens, ce serait injuste, ou pour le moins imprudent de répartir les subventions sur un aussi grand nombre d'années. Je trouve que 30 p. 100 sont un bien faible encouragement à accorder à une entreprise de ce genre. Si les bailleurs de fonds n'ont que 10 p. 100 de rapport la première année et attendent ensuite quatre versements annuels de 5 p. 100, ils courent le risque de perdre environ $1,500 d'intérêt sur un outillage du coût de $50,000. C'est une perte considérable. Il me semble que nous devrions payer à ceux qui se livreront à cette entreprise au moins 30 p. 100, sans aucun de ces retards qui réduisent le montant des versements. Les autres conditions que le ministre a posées me paraissent justes et raisonnables. Je conviens que le Gouvernement doit conserver sa juridiction sur une entreprise qui doit lui coûter une si forte somme d'argent. J'espère que le pays en général tirera profit de ces avantages. Ne nous attendons pas à un prompt retour, mais je crois que les résultats justifieront la proposition émise dans la résolution.

M. E. D. SMITH : J'approuve cordialement et en grande partie les observations faites par l'honorable député d'Oxford-sud (M. Schell). Il n'y a pas l'ombre d'un doute que nous avons besoin, en automne, d'entrepôts frigorifiques pour les pommes. Ces fruits n'en auraient que plus de valeur et ceux qui en font le commerce y trouveraient plus de profits. Toute autre cependant est la question de rapport de ces entrepôts. Rappelons-nous d'abord que l'entreposage des pommes n'est que pour une courte période. Rendus au 1er décembre, un jour comme celui-ci, par exemple, nous n'avons pas besoin de manufacturer de glace, mais plutôt du calorique, pour ces entrepôts de conservation. L'exploitation de ces entrepôts entraînera des dépenses et il y a toujours des déboursés imprévus pendant l'année. D'un autre côté, on emmagasine différents produits selon les lieux, et en certains lieux on emmagasinera probablement toute l'année, alors l'entreprise se soldera ; il est possible même qu'elle rapporte profit, selon les récoltes, dans des endroits où il n'y a pas d'autres produits que les pommes. Mais je veux prouver que tout ce qui luit n'est pas or. J'ai connu des personnes qui ont laissé des pommes tout un hiver dans les entrepôts-glacières, à cause de la pénurie du marché, et qui, comme l'honorable député l'a dit, ont dû perdre au printemps de $1 à $2 par baril.

Il arrive que ces méthodes ne réussissent pas toujours. L'emmagasinage à froid est une excellente chose quand il est fait intelligemment. Le plan que propose l'honorable ministre est de vaste importance et mérite une étude sérieuse. Je ne sais pas s'il s'est souvenu qu'il existe déjà dans le pays un grand nombre de ces entrepôts en exploitation. Il faudrait nous dire comment il entend ne pas commettre d'injustice à leur endroit. Puis encore, la variété des produits qu'il faut conserver au froid est si grande, les perspectives sont si illimitées qu'il pourrait fort bien arriver qu'à l'expiration de trois ans le ministre fût appelé à débourser trois fois le montant qu'il se propose de dépenser. Autant de raisons qui méritent considération ; c'est pourquoi je ne voudrais pas prendre une attitude avant que le bill ait été pleinement discuté et avant de connaître les circonstances qui détermineront l'octroi de cette subvention. Je sais que le plan est très profitable à quiconque se livre au commerce ou à la culture des produits périssables, quel que profitable ou inutile qu'il sera à quiconque aura versé des capitaux dans l'entreprise.

L'honorable député d'Oxford, par inadvertance sans doute, a attribué à l'administration actuelle le mérite d'avoir établi des chambres pour la maturation du fromage qui auraient amené nos fortes exportations de cette denrée.

Il a dit, et je crois qu'il a raison, que nous exportons cinq fois plus de fromage que les Etats-Unis. L'honorable député a oublié que ces chambres de maturation sont d'inauguration toute récente, que bien peu de notre fromage y est traité et que nous exportons peu de fromage en Grande-Bretagne dans les compartiments frigorifiques établis par le Gouvernement. Quel que soit le chiffre de nos exportations de fromage, l'augmentation n'est pas due à cette innovation, comme l'a prétendu l'honorable député, quoiqu'elle ait en quelque sorte contribué à ce résultat, mais bien au fait que les fabricants canadiens livrent sur le marché un excellent produit, de beaucoup supérieur à celui qui se fabrique aux Etats-Unis.

Le ministre mérite cependant des félicitations. Il est rare malheureusement que je puisse lui en faire. J'ai eu souvent à le blâmer et il est possible que je le critique aujourd'hui avant de terminer. Mais en ce moment, je veux le complimenter sur un ou deux points. Il a suggéré, hier, en ouvrant la discussion, l'idée de soustraire l'administration du ministère de l'Agriculture à l'influence politique. Je le félicite de sa conversion à cette doctrine. J'ai conclu de ses paroles qu'il en était enfin arrivé, après dix

ans de fonctions, à se convaincre de cette nécessité. Je n'ai pu toutefois m'empêcher de jeter un coup d'œil rétrospectif sur l'administration de son ministère et me demander à quelle époque véritablement il avait opéré sa conversion. Je me rappelle que l'honorable ministre s'est souvent attribué le mérite, tant en public que dans les journaux et devant la Chambre, d'avoir introduit dans le pays les méthodes de conservation par le froid et de les avoir amenées au degré de perfectionnement qu'il réclame pour elles. Il mérite peut-être en effet une part de cet honneur. Il s'est attribué en outre, comme vient de le lire l'honorable député de Leeds (M. Taylor) dans une brochure, tout le mérite d'avoir inauguré et administré ce système. Ce n'est pas précisément ce que l'on peut appeler sortir la question agricole du domaine de la politique. Il y eut un temps où l'honorable ministre fut forcé d'admettre que l'initiateur du plan d'exportation en compartiments frigorifiques des produits périssables du Canada en Angleterre était l'honorable M. Montague.

Si l'honorable ministre voulait rester toujours absolument juste et ne pas mêler de politique à cette question, il modifierait ses remarques dans ces occasions et admettrait volontiers, comme il a déjà été forcé de le faire, que son prédécesseur, l'honorable M. Montague, bien que médecin, est le véritable initiateur du plan de transport en compartiments frigorifiques au Canada. Je sais que l'honorable ministre répond à cela que le plan de son prédécesseur consistait dans l'emmagasinage de la glace et que ce plan a dû être abandonné. Mais je sais aussi qu'il a admis, lorsqu'il est arrivé au pouvoir, non seulement que son prédécesseur avait expérimenté avec la glace, mais qu'il avait conclu des arrangements pour employer l'année suivante le même procédé de congélation mécanique qu'il emploie lui-même aujourd'hui.

J'ajouterai cependant au sujet des méthodes de l'honorable M. Montague qu'avant lui le beurre et le fromage de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande étaient expédiés en très bon état de conservation sur le marché anglais au moyen de compartiments frigorifiques, bien que le trajet, à travers les tropiques, fût infiniment plus difficile que la courte traversée de l'Atlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne. A cette époque, le Canada livrait du beurre sur le marché anglais dans un tel état qu'il ne rapportait qu'un prix inférieur. C'est alors que l'honorable M. Montague conçut l'idée d'établir sur l'Atlantique le transport en compartiments froids. Je me rappelle la critique sévère à laquelle l'honorable ministre dut répondre aux élections suivantes, pour avoir acheté du beurre et l'avoir exporté dans la Grande-Bretagne.

Les expéditeurs n'avaient pas voulu tenter l'expérience à leur propre risque, et le ministre, avec l'autorisation de la Chambre,

avait acheté un chargement de beurre qu'il avait expédié à perte en Angleterre. La critique injuste à laquelle il fut alors soumis par ceux qui faisaient appel aux électeurs au nom de l'opposition de ce temps, ne sera pas oubliée de sitôt par ceux qui s'occupaient à ce moment des questions politiques au Canada. On fit un crime au ministre d'avoir dépensé des fonds publics pour un achat de beurre destiné au marché anglais et d'avoir perdu de l'argent dans la transaction. Que voyons-nous maintenant ? Dès l'avènement au pouvoir du ministre actuel de l'Agriculture, celui-ci, répondant aux pressantes sollicitations des arboriculteurs-fruitiers de la région du Niagara, affecta un crédit à l'achat de fruits qu'il expédia lui aussi à perte en Angleterre.

Nous ne critiquons pas cette expérience. Nous n'y voyons pas d'objection. Nous prétendons que c'est un des devoirs du Gouvernement de tenter des expériences de ce genre, mais le ministre même qui a si fortement blâmé son prédécesseur les a faites avec mauvaise grâce, dans un temps où la politique, une élection du moins, exerçait son influence sur le ministère de l'Agriculture. Depuis cette époque l'honorable ministre s'est donné une peine infinie pour faire croire aux cultivateurs que tout ce qui a été fait dans cette voie l'a été uniquement et entièrement sous son impulsion. C'est pourquoi j'ai tant de plaisir à le féliciter aujourd'hui sur son changement de front et sur sa déclaration qu'à l'avenir l'agriculture sera soustraite au domaine de la politique et traitée comme les services de renseignements dans les autres provinces, c'est-à-dire indépendamment de l'esprit de parti.

Je désire le féliciter sur un autre point. L'honorable ministre a déclaré, mardi, dans son discours, que le Gouvernement réglementerait les tarifs et les températures. C'est ce qu'il doit faire. J'espère que son autorité se traduira par de meilleurs résultats que dans le passé. Depuis quatre ou cinq ans que j'occupe un siège au Parlement, mon principal grief contre le ministre, c'est qu'il ne s'est jamais réservé, et n'exige pas le pouvoir dans les conventions passées avec les compagnies de paquebots, de réglementer les tarifs et la ventilation. J'ai prétendu et je prétends encore que sa négligence à exiger ce pouvoir aux débuts, alors que nous votions de fortes sommes d'argent aux compagnies pour établir l'emmagasinage frigorifique sur leurs navires, a été une grave omission, une omission qui a rendu ce système de transport je ne dirai pas complètement inutile, mais extrêmement inefficace. L'honorable ministre a administré son département pendant dix ans et depuis neuf ans au moins, quelques-uns de ces navires traversent nos produits sur l'autre côté de l'océan dans des compartiments froids. L'on serait tenté de croire qu'après ce long espace de temps, si le Gou-

vernement s'était réservé ce pouvoir ou si les compagnies étaient aussi habiles que le ministre a voulu le faire croire, les températures seraient aujourd'hui convenables et déterminées avec précision. Le contraire, malheureusement, est la vérité. Je n'ai jamais dit et je ne dis pas encore que la température de tous ces compartiments est impropre ; non, loin de là. Le perfectionnement s'est opéré d'année en année, et de nos jours il peut y avoir, sur une centaine de compartiments, destinés au transport du beurre, une dizaine qui fonctionnent mal.

Cela ne devrait pas être. Si le ministre avait conclu dès les débuts les arrangements qu'il propose aujourd'hui et s'il s'était réservé le droit de fixer les températures et les tarifs, au lieu d'attendre dix ans pour obtenir les neuf dixièmes seulement des résultats qu'il devrait avoir, nos produits auraient été transportés de tout temps à la température voulue. Cela ne présente aucune difficulté. La température devrait être maintenue à 1 ou 2 degrés, non pas à 8 ou 10 degrés, de ce qu'elle devrait être. Le transport à froid, même au moyen de la glace, peut s'opérer à une température presque uniforme, si précise que la variation dans tous les voyages à travers l'Atlantique ne dépassera pas 1 ou 2 degrés.

L'honorable ministre n'avait pas encore sorti la question agricole de l'arène politique dans la dernière élection, comme je m'en suis aperçu moi-même dans mon comté. C'était pendant une élection partielle. Le gouvernement actuel était au pouvoir avec une forte majorité. L'honorable ministre croyait sans doute que cette circonscription devait appartenir aux libéraux et il vint dans le canton d'Ancaster, canton peuplé de braves gens, et qui n'ont qu'un défaut, celui de donner d'ordinaire 400 voix de majorité au candidat libéral.

L'honorable ministre vint au centre même du canton, dans le village d'Ancaster. Il crut que l'opportunité était belle de montrer aux électeurs de la circonscription de Wentworth quelle espèce de type ils avaient envoyé au Parlement pendant les quatre années précédentes. Il y vint et fit des déclarations que je n'ai pas pu à ce moment vérifier, mais je trouve aujourd'hui dans une brochure politique qu'on vient de me remettre certaines déclarations qui, en résumé, sont sa réponse aux critiques que j'ai faites à la Chambre en différentes occasions.

J'ajouterai, au sujet de cette réunion politique dans le canton d'Ancaster, à laquelle le ministre porta la parole, qu'à l'élection partielle qui eut lieu quelques jours après, j'obtins huit voix de plus que cette division électorale ne m'avait jamais données auparavant. Le lendemain soir, le ministre vint dans le canton de Beverley, qui a aussi la vilaine habitude de donner de 300 à 400 voix de majorité au candidat libéral. J'étais resté en minorité de 202 voix dans ce canton à l'élection générale. Or donc, le ministre parut au centre du township et les hardis pionniers accoururent au nombre de 42 à l'assemblée. J'eus le plaisir de voir diminuer ma minorité de 202 voix à 199. A la prochaine élection, je serais heureux si le ministre voulait venir dans le township conservateur de Saltfleet, car sa présence à cet endroit m'assurerait la conservation de mon mandat. Ce que le ministre y a dit est ici en toutes lettres dans cette brochure. C'est la réponse de l'honorable ministre à la critique que j'ai faite en 1904 de son système de transport en compartiments froids.

Dans un discours que j'ai prononcé le 28 juillet de cette année, protestant contre la température maintenue dans ces compartiments frigorifiques, j'ai pris au hasard environ 155 relevés thermographiques, et j'en ai critiqué vigoureusement une vingtaine, où la température était impropre au transport des produits que ces compartiments renfermaient. J'avais divisé ces relevés en deux catégories. Six ou sept compartiments étaient consacrés aux fruits et la température y était tellement contraire à cette variété de produits que la cargaison, j'en suis sûr, a dû être invendable rendue en Europe.

D'une manière ou d'une autre, je ne sais trop comment, mais j'ai dû mêler par accident mes notes sur mon bureau, d'ailleurs mes observations sont dans ce sens : il appert que tous les compartiments étaient destinés au beurre. J'avais critiqué les températures non seulement en cette occasion, mais en deux autres occasions antérieures. J'avais démontré que ces températures n'étaient pas ce qu'il fallait, et le ministre n'avait jamais répondu à ces critiques, ni ne les avait réfutées. En cette occasion, une vingtaine de relevés étaient mauvais ; quatorze ou quinze avaient trait à une cargaison de beurre et six ou sept à un chargement de fruits, mais parce que je les classai tous par accident comme ayant trait au beurre, l'honorable ministre déclara que le service frigorifique était sans défaut. Telle est la défense, l'unique défense que l'honorable ministre a faite. Il n'a aucun pouvoir de réglementer ces températures ; celles-ci ont été continuellement mauvaises depuis dix ans et pour toute justification, le ministre profite de mon erreur de classification. Je vais lire un court extrait de mon discours, donnant la véritable version, et cela montrera comment il devrait se lire :

L'année dernière, le Gouvernement a fait prendre la température de 155 compartiments frigorifiques dans lesquels on transportait des produits périssables. Dans son rapport de 1902, l'honorable ministre de l'Agriculture dit que le beurre devrait être transporté à une température de 20 degrés, et il a dit aussi que l'on aurait de meilleurs résultats à une température de 10 degrés.

Maintenant, le ministre dit dans sa brochure que cela ne s'applique pas aux na-

vires transatlantiques, mais aux entrepôts frigorifiques où l'on emmagasine le beurre pour des mois à la fois. Donc son assertion au sujet d'une température de 10 degrés sur les navires transatlantiques est fausse. S'il faut une température de 30 ou 32 degrés sur ces navires, comme il dit dans sa brochure, alors il a eu tort de dire 10 degrés. Il est certainement dans l'erreur d'une façon ou d'une autre.

Mais sur les 155 épreuves prises l'année dernière, pas une ne montre une température de 10 degrés, et 40 seulement ont atteint 20 degrés, mais ce n'était pas la moyenne pour la traversée. Quarante compartiments donc sur 155 ont eu une température de 20 degrés, et dans plusieurs le thermomètre n'est pas descendu au point de congélation.

Le steamer "Iona", de la ligne Thompson, qui mit à la mer le 25 juillet 1903, portait une cargaison de beurre, et ce beurre y avait été mis à une température plus basse que 40 degrés. Le ministre de l'Agriculture semble toujours être à la recherche de quelque bonne excuse qui explique pourquoi on ne maintient pas une température convenable dans les compartiments frigorifiques de ces steamers: il s'excuse parfois en disant que le beurre a été livré sur le steamer lorsqu'il était déjà à une température élevée. Or on voit ici qu'il est arrivé dans deux cas seulement que le beurre a été livré dans un état surchauffé. Dans le cas actuel, le beurre avait été livré à une température inférieure à 40 degrés, soit dix degrés de moins que la température ordinaire des wagons-glacières. Or, jamais la température de l'air dans le compartiment frigorifique n'a-t-elle été plus basse que 32 degrés, et encore ce degré de température n'a-t-il été atteint qu'au moment où le navire arrivait au bout de sa course.

Sur le "Montcalm" le beurre fut chargé à Montréal, à la température de 36 degrés, température excessivement basse pour le beurre au moment de l'emmagasinage ; or jamais la température n'atteignit 34 degrés et, plusieurs jours de suite durant le voyage, elle resta à 36 ou 37 degrés, c'est-à-dire à une température plus élevée que celle à laquelle on l'y avait déposé.

Sur le "Montfort", voyage du 27 septembre, le beurre avait été déposé à la température de 28 degrés, et ne s'abaissa jamais durant le voyage au-dessous de 36 degrés ; même, durant une bonne partie du voyage, elle resta à 39 degrés.

Durant une bonne partie du voyage ce beurre resta à la température de 39 degrés ; est-il étonnant, dès lors, que l'année suivante, nos exportations de beurre aient diminué ; est-il étonnant que nos exportateurs de beurre critiquent notre service frigorifique, étant donné que de temps à autre le beurre se trouve transporté à une température de 30 degrés plus élevée que celle indiquée par le ministre comme étant de rigueur.

Sur le "Corinthian," voyage du 8 octobre, le beurre avait été chargé à 38 degrés, température très basse pour du beurre qu'on tire d'un wagon de chemin de fer ; or jamais sa température dans le navire ne descendit au-dessous de 32 degrés, et encore cela ne se produisit qu'à l'expiration de dix jours. Sur le "Hungarian", le beurre avait été chargé à la basse température de 34 degrés, et le point le plus bas qu'il atteignit, et cela peu de temps après le départ, ce fut 31 degrés. Ensuite la température s'éleva graduellement, et se trouva de 34 degrés au moment de l'arrivée.

Sur le "Kildona", le beurre avait été déposé à une température de 42 à 43 degrés ; celle-ci s'abaissa jusqu'à atteindre 30 degrés au moment de l'arrivée en Europe ; mais cet abaissement ne s'effectua que petit à petit, de telle sorte que la moyenne ne dut pas être inférieure à 34 degrés.

Sur l'"Iona", le beurre avait été déposé à une température de 40 degrés, pour s'abaisser graduellement, mais ne fut jamais plus basse que 32 degrés.

Sur le "Devona", le 28 juin, le beurre fut déposé à la température de 37 degrés, et varia entre 37 et 38 degrés tout le long du voyage.

Figurez-vous bien du beurre traversant l'océan en compartiment frigorifique, à l'occasion duquel les expéditeurs ont payé une forte taxe supplémentaire, et n'obtenir qu'une température variant de 37 à 38 degrés dans le cours du voyage.

Sur le "Hurona", le beurre, au moment de son chargement sur le navire, était à la température de 60 degrés, soit à peu près celle du wagon-glacière lors de son arrivée à Montréal. Cette température s'abaissa graduellement, mais ne tomba jamais au-dessous de 40 degrés, si ce n'est pendant les trois ou quatre heures qui précédèrent le déchargement sur les quais, où elle fut de 30 degrés.

Voici donc un cas dans lequel il a été transporté du beurre à une température de 38 degrés au minimum, nonobstant la déclaration du ministre que ce beurre devrait être transporté à la température de 20 degrés, et cette autre décaration même de sa part que ce beurre devrait être transporté à une température de 10 degrés.

Sur l'"Iona", qui mit à la mer, de Montréal le 5 de septembre, le beurre avait été déposé à la température de 56 degrés, mais celle-ci ne fut en aucun temps durant le voyage, plus basse que 44 degrés. En d'autres termes, il fallut que le beurre séjournât dans le compartiment frigorifique durant toute la traversée pour que sa température s'abaissât à 44 degrés; tandis qu'au moyen d'une installation convenable, quelle que fut la température des marchandises au moment de leur chargement, on arriverait dans l'intervalle de 48, ou d'au plus 72 heures, à abaisser la température au point que l'on voudrait. Puis, sur le navire "Ionian" (départ de Montréal le 20 juin), le beurre avait été chargé à la température de 40 degrés, et celle-ci ne s'abaissa jamais au-dessous de 38 degrés dans le cours du voyage. Sur le "Kensington" (départ le 20 juin), le beurre était à la température de 45 degrés au moment du chargement, et ce n'est qu'à son arrivée au port de destination que la température s'abaissa à 30 degrés ; soit une moyenne d'à peu près 36 degrés. Sur le "Tunisian", le beurre avait été chargé à la température de 37 degrés, et celle-ci ne tomba jamais au-dessous de 35 degrés dans le cours du voyage. Sur le "Pretorian" (départ du 11 juillet), le beurre était à la température de 40 degrés lors du chargement, et celle-ci ne tomba jamais au-dessous de 35 degrés. Sur le "Bavarian" la température du beurre était de 34 degrés lors du chargement ;

M. E. D. SMITH.

elle s'éleva graduellement à 35 degrés, et était de 36 degrés lors de l'arrivée à destination. En d'autres termes, sa température était meilleure lors du chargement qu'en aucun temps durant la traversée. Sur le " Pretorian " (départ du 15 août), la température du beurre lors du chargement était de 60 degrés et ne fut jamais plus basse que 37 degrés durant le voyage. Il se produisit des écarts de 4 ou 5 degrés durant certains jours, ce qui indique bien que l'installation n'était pas en bon ordre.

Je pourrais vous lire un grand nombre d'autres de ces états relatifs à la température du beurre. L'accusation que je désirais porter, c'est que le ministre a négligé de surveiller ce service, qu'il n'exerce aucun contrôle à son égard ; et cette accusation n'en est pas moins fondée, parce que, dans le cas de six ou sept navires, je me suis servi du mot " beurre ", quand j'aurais dû me servir du mot " fruits ". Je m'en vais revenir sur ce sujet et m'enquérir si les températures étaient convenables pour le transport des fruits. Les états indiquant les températures qui ont été maintenues sur ces navires, nous permettent d'affirmer que les conditions étaient entièrement défavorables au transport des fruits sur l'océan ; est-il étonnant dès lors que les arboriculteurs de la région du Niagara aient renoncé entièrement à l'idée d'expédier des fruits en Europe, à l'exception de pommes ou de poires tardives, ces fruits mentionnés en dernier lieu pouvant être expédiés dans la cale du navire sans l'emploi des procédés de réfrigération. Nous fondions de grandes espérances sur ce service au moment de son établissement. Il se produit dans notre pays d'énormes quantités de poires Bartlett, qui se vendent à de bons prix sur les marchés de la Grande-Bretagne. Nous produisons des bartletts en quantité cinq fois plus grande que toutes les autres variétés réunies, à l'exception peut-être de la kieffer, ces années dernières. Pour l'expédition de la bartlett, il nous faudrait la réfrigération artificielle, et c'est précisément cette poire que nous sommes empêchés d'expédier en Angleterre. Nous la conservons dans nos entrepôts froids annexés à nos propres établissements, mais nous ne saurions utiliser le service frigorifique insuffisant des transatlantiques. J'observe que, dans cette brochure distribuée par le ministre, on déclare qu'un envoi fait par M. Smith est arrivé à destination en mauvais état, tandis que les envois d'autres producteurs étaient arrivés en bon état. Je serais heureux de voir les états de compte reçus par les divers expéditeurs de fruits pour les envois faits par ce navire. Je sais que les poires de rebut que nous enlevâmes des envois faits dans cette circonstance furent gardées deux mois durant dans le petit entrepôt froid qui est une dépendance de ma maison, et qu'à la fin de cette période elles étaient en parfait état, tellement dures et fermes qu'il nous fallut les laisser à la chaleur durant deux jours, en vue de pouvoir les mettre en conserves, tandis que les poires dures et saines que nous expédiâmes en compartiment frigorifique arrivèrent de l'autre côté en mauvais état. Tous les autres expéditeurs ont éprouvé les mêmes déboires, au point qu'aujourd'hui il ne s'expédie pas en Grande-Bretagne un seul boisseau de poires de cette variété.

Parlons maintenant d'un autre fruit : les pêches. Il n'y a pas de raison pour que nous ne puissions vendre des pêches Alberta sur les marchés de la Grande-Bretagne en état de conservation parfaite. J'en ai gardé deux mois durant dans mon entrepôt froid de la maison. On nous en offre en Angleterre des prix fabuleusement élevés, à condition que nous puissions les livrer là-bas en bon état. Mais le service frigorifique sur les navires fonctionne d'une manière tellement irrégulière—il pourra se faire trois ou quatre envois de suite dans de bonnes conditions, et l'envoi suivant pourra être entièrement perdu. Aussi, il ne s'expédie plus de pêches en Angleterre ; il a fallu renoncer à l'entreprise. Il ne faut pas s'en étonner, lorsque l'on sait à quelle température on a fait le transport des fruits il y a deux ans, alors que le ministre avait déjà huit années d'expérience. Il est intolérable de payer de fortes taxes supplémentaires dans l'espoir qu'on pourra expédier ses fruits en compartiment frigorifique à des températures variant de 32 à 34 degrés (température qui est la plus convenable et qu'il est facile de maintenir un mois durant dans tout entrepôt froid bien aménagé) ; il est intolérable, dis-je, de payer ce supplément de frais pour n'obtenir ensuite qu'une température variant de 44 à 50 degrés.

S'il s'git d'un fruit délicat, comme la poire Bartlett, il n'y a pas de doute qu'un tel régime suffirait pour le gâter entièrement du coup. Mais profitant de ce que par inadvertance je me suis servi du mot " beurre ", dans ce cas, le ministre se hâte de déclarer aux cultivateurs du comté de Wentworth et de publier dans sa brochure que le service frigorifique sur les navires est absolument parfait, que le député de Wentworth est le seul à le critiquer, et que ses déclarations sont absolument erronées.

Prenons le cas d'un autre de ces navires, le " Pretorian ", lors de son voyage du 16 août. La température des fruits était de 60 degrés lors de l'embarquement, et ne tomba jamais au-dessous de 37 degrés. Je demanderai au ministre si c'est là une température qui convient pour le transport des fruits. Je lui ai entendu dire que si les fruits sont à la température de 60 degrés lors du chargement, il n'est possible d'abaisser cette température que très lentement. Je dis que si l'installation frigorifique est suffisante, il suffira de 48 heures pour abaisser la temperature au degré voulu, peu importe la température des produits au moment de l'embarquement. Prenons le cas du " Canada ", voyage du 22 août; les fruits y sont chargés à 54 degrés ; la température, dans le cours du voyage, n'a jamais été plus

basse que 37 degrés, et apparemment, lors de l'arrivée en Grande-Bretagne, elle était de 70 degrés. Le " Pretorian " (voyage du 19 septembre), reçoit du beurre à 55 degrés, et transporte aussi des fruits dans un autre compartiment. La température ne tombe jamais au-dessous de 37 ; lors du débarquement en Grande-Bretagne, elle est de 40 degrés. Sur le " Marina ", la température des fruits est de 50 degrés lors du chargement ; elle ne tombe jamais au-dessous de 36, puis elle s'élève à 40 et reste à ce point jusqu'à l'arrivée à destination. Sur le "Laconia ", la température des fruits est de 50 degrés lors du chargement ; elle est tombée à 32 au moment du déchargement ; la température moyenne durant le voyage a été d'à peu près 40. Sur le " Kastalia ", la température des fruits lors du chargement était de 42 ; elle s'éleva aussitôt à 46 degrés, puis graduellement descendit à 34 degrés. Sur le " Montcalm ", la température des fruits était de 42 degrés lors du départ, et de 32 degrés lors de l'arrivée à destination. Je demanderai à la Chambre et au ministre de dire si c'étaient là des températures convenables pour le transport des fruits.

Maintenant, j'ai ici quelques relevés de l'année suivante, de l'année dernière. Voyons quels progrès il s'est effectué de l'une à l'autre. Le " Marina " lors de son voyage du 8 mai, portait des pommes en entrepôt froid à la température de 39 à 40 degrés. Un autre navire transportait des pommes à une température de 28 à 29, et les destinataires firent rapport qu'elles leur étaient arrivée en bon état. En effet, une température de 28 à 29 convient bien pour le transport de pommes en barils. Mais que dire d'une température de 39 à 40 pour des pommes d'été, et c'est pour les pommes de cette catégorie qu'il est nécessaire d'utiliser le service frigorifique. Des pommes d'automne ne courraient aucun danger à cette température. Le " Mongolian " voyage du 13 juillet : la température durant la traversée, varia entre 40 et 36 degrés ; c'est-à-dire que même la température la plus basse obtenue dans le cours de ce voyage était d'au moins 3 degrés trop élevée. Le " Corinthian ", voyage du 27 juillet : il y fut emmagasiné des pommes à la température de 40 degrés ; la température s'abaissa ensuite à 37, pour s'élever plus tard à 44 degrés. Quelle surveillance a-t-on donc exercée dans le cas de ce navire, où la température après s'être élevée à 44 degrés, est tombée à 38, pour s'élever de nouveau à 42, et retomber encore une fois à '3, une fois le navire arrivé à destination? C'est à ce dernier point que la température aurait dû être maintenue durant toute la traversée.

Le " Pretorian ", voyage du 12 août : les fruits y furent déposés à 40 degrés ; la température s'abaissa à 36 degrés, puis s'éleva à 46 et finalement tomba à 34 ; elle fut très irrégulière durant toute la traversée, passant de 36 à 46, et, dans tout le cours du voyage, ne resta pas plus d'une heure ou deux de suite au même point. C'est là une condition très funeste pour les fruits, qu'il importe de transporter à une température égale, invariable, et rien n'empêche qu'on le fasse.

Le " Marina ", voyage du 10 août, transporta des fruits à des températures variant de 40 à 42 degrés durant toute la traversée. L' " Athenia ", voyage du 16 août, accuse des températures variant de 36 à 46 degrés. L' " Ionian ", voyage du 24 août : jamais la température n'y tomba au-dessous de 38 degrés, et c'est encore une température de 5 degrés trop élevée ; les fruits atteignirent leur destination à la température de 30 degrés. Le " Laconia ", voyage du 23 août : les fruits y sont déposés à la température de 50 degrés, jamais la température n'y tombe plus bas que 38, ce qui est encore 5 degrés de trop. Le " Corinthian ", voyage du 30 août : les fruits sont chargés à 50 degrés ; la température ne tombe jamais au-dessous de 44, c'est encore onze degrés de plus qu'il ne fallait. Ces subventions pour le service frigorifique ont été accordées généreusement parce qu'on jugeait l'affaire bonne ; mais le ministre n'étant pas en mesure d'assurer une température égale, il n'a pas été possible aux producteurs d'expédier des fruits dans de bonnes conditions. A peu près les seuls fruits que l'on expédie aujourd'hui en compartiments froids, ce sont les prunes américaines, qui se contentent d'une température de 40 à 50 degrés. Les prunes de Californie se conserveraient même sans la moindre réfrigération, et c'est ce qui permet au ministre de les expédier en Grande-Bretagne à des températures de 5 degrés trop élevées pour la conservation de nos fruits délicats. Le " Kastalia ", voyage du 17 septembre ; pommes transportées à des températures variant de 56 à 38 degrés. Le " Pretorian ", voyage du 7 septembre : températures 40, 38 et 42. Le " Marina ", voyage du 27 septembre ; températures, 50, 40, 37, 40. Même au point le plus bas, c'était 5 degrés de plus qu'on aurait dû avoir, et 10 degrés seulement de moins qu'on aurait eu dans une cale bien aérée, sans aucune réfrigération artificielle. Le " Laconia ", voyage du 5 octobre : les fruits y sont chargés à la température de 60 ; la température ne tombe pas au-dessous de 42, soit 9 degrés de trop pour être convenable. Le " Bavarian ", voyage du 8 septembre : chargement de pommes et de poires, à 58 degrés; la température ne tombe jamais au-dessous de 41. Le " Dominion ", voyage du 21 septembre : les fruits y sont déposés à 60 degrés ; la température tombe ensuite à 46 degrés, ce qui est encore 5 degrés de trop. Le " Bavarian ", voyage du 6 octobre: les fruits y sont déposés à la température de 60 et passent ensuite à celle de 48 et

M. E. D. SMITH.

même à 40. Et ainsi de suite, pour 5 ou 6 autres navires qui ont fait la traversée l'année dernière. C'est là le résultat de huit années d'expérience.

Quant au beurre, monsieur l'Orateur, je dois dire que l'année dernière très peu de navires, apparemment, l'ont transporté à des températures dommageables, tandis que naguère il n'était pas rare que le beurre fût transporté à des températures variant de 35 à 40. D'autre part je n'en trouve pas un grand nombre qui aient transporté le beurre à la température de 10 degrés, celle que le ministre, dans un de ses rapports, a indiquée comme étant convenable. Mais aujourd'hui il déclare que ce n'est pas cette température qu'il faut maintenir dans le compartiment frigorifique d'un navire, mais celle qui convient seulement dans un entrepôt où le beurre est gardé en permanence. Je relève des cas de navires qui ont transporté du beurre, l'année dernière, à des températures trop élevées ; par exemple, le " Montfort ", voyage du 17 juin. Le beurre y fut déposé à 40 degrés ; la température tomba à 30 degrés pour s'élever à 34 degrés, lors du déchargement.

L' " Ionian ", voyage du 14 juin : le beurre y est déposé à 36 degrés ; la température s'abaisse à 24, et s'élève à 40 au moment de l'arrivée au port. Le " Pretorian ", voyage du 3 août : le beurre y est déposé à 40 degrés ; la température s'élève à 43 et accuse 32 degrés au moment de l'arrivée à destination. Le " Laconia ", voyage du 23 août : le beurre y est déposé à 50 degrés, et la température finit par tomber à 34 degrés, mais seulement au moment de l'arrivée en Grande-Bretagne. Le " Kensington " avait à son bord du beurre et des volailles, lors de son voyage du 23 mai : la température y varia de 50 à 42 degrés, cette température la plus basse étant d'au moins 10 degrés trop élevée. Mais si le beurre et la volaille doivent être transportés à des températures inférieures à celles du point de congélation, cette température la plus basse obtenue dans le cours du voyage en question était d'au moins 20 degrés trop élevée. Je relève douze ou quatorze cas dans lesquels il a été transporté du beurre à des températures trop élevées, bien que ces températures fussent moins dommageables que celles maintenues les années précédentes.

M. TALBOT : L'honorable député prétend-il que tous les navires qu'il a énumérés reçoivent une subvention en raison du service frigorifique qui y est maintenu.

M. E. D. SMITH : La plupart sont subventionnés de ce fait ; je n'ai pas fait la distinction entre ceux qui étaient subventionnés et ceux qui ne l'étaient pas ; mais il ne se manifeste, à vrai dire, aucune différence dans les résultats fournis par les uns et les autres. En effet, le département n'étant pas en mesure de régler directement la température, on maintient dans les compartiments de ces navires la température que les agents des compagnies de navigation jugent suffisante ; et la grande préoccupation de ceux-ci est de s'assurer une cargaison pour chacun de leurs navires. C'est là, malheureusement, la position dans laquelle se trouve placé le cultivateur canadien. La saison est courte, la navigation est bientôt interrompue, les quais sont constamment chargés de marchandises et les compagnies de navigation décident tout à leur guise. Elles sont à peu près libres d'imposer toute condition qu'il leur plaît d'imposer, et en effet elles exigent de 15 à 20 p. 100 de plus de frais de transport sur les marchandises à partance de Montréal, que ne le font les compagnies à partance des Etats-Unis. Le ministre ayant laissé les compagnies de navigation faire ce qu'elles voulaient bien en ce qui regarde les températures à maintenir dans les compartiments frigorifiques de leurs navires, celles-ci mettent beaucoup de temps à apprendre qu'il serait de leur intérêt d'opérer des transports dans de bonnes conditions à des températures égales, si l'on veut que le commerce se développe. Tous ces abus auraient été évités si le ministre avait appliqué dans le cas actuel la règle qu'il se propose d'adopter en vue de l'établissement d'entrepôts frigorifiques, c'est-à-dire s'il s'était réservé le droit de régler la température dans ces compartiments.

Le ministre, j'espère, sera en mesure d'atteindre ce but au moyen des entrepôts de service frigorifique qu'il se propose de construire. Je prévois, sans doute, qu'il aura certains obstacles à vaincre ; mais il est possible, je suppose, de passer un marché administratif de ce genre qui durera tant que l'édifice en question sera utilisé pour le service de l'entrepôt frigorifique, au bénéfice du public. Dans les marchés conclus avec les compagnies de steamships, le ministre n'a conservé la direction de l'entreprise que pendant la durée de la prime.

Si j'osais me permettre un mot de critique, je me rallierais à l'avis exprimé par le député d'Oxford (M. Schell) et je suggérerais que la prime soit accordée en bloc. Si on adopte le système proposé par le ministre, celui de paiements subséquents, cette prime n'aboutirait, en définitive, qu'à faire face au service de l'intérêt sur le capital engagé dans l'entreprise. Quant aux détails de ce projet de service frigorifique, nous pourrons les discuter, je suppose, quand le ministre aura présenté son projet de loi ; aussi n'en dirai-je pas davantage pour le moment.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : La question se pose : avons-nous besoin d'un système d'entrepôts frigorifiques, oui ou non? Jusqu'aujourd'hui ce système n'a pas existé, et nombre d'arguments formulés aujourd'hui tendent à prouver la nécessité de la création de pareil service. Les quelques rares tentatives isolées faites dans ce sens ne constituent pas un service frigorifique. Quelques magasins de congéla-

tion ne constituent pas un système d'entrepôts frigorifiques. Ce que le ministre nous propose aujourd'hui, c'est un système suivi. Au cours des observations que j'ai formulées, il y a quelques jours, sur cette question, j'ai affirmé que ce qu'il nous faut, c'est une chaîne ininterrompue s'étendant des mains du producteur jusqu'à la table du consommateur. La puissance d'une chaîne est la force du plus faible de ses chainons, et elle devient inutile, du moment qu'un de ces chaînons est brisé. Tout ce que je trouve de critiquable dans le système projeté, c'est qu'il est incomplet ; il semble qu'il lui manque quelque chaînons, défaut, du reste, auquel il sera facile de remédier.

Le Gouvernement a le devoir de combler cette lacune. Il faut installer ces magasins de congélation aux principales têtes de ligne au Canada, comme à Winnipeg, Calgary, etc., et aux ports maritimes tant au pays qu'en Europe ; sinon, ce système aboutira à l'avortement. J'ignore ce que les politiciens au pays pensent de ce système de magasins de congélation ; mais je sais que les cultivateurs canadiens font des vœux pour son établissement, et ils verraient d'un fort mauvais œil toute tentative de faire échouer les efforts tendant à la réalisation de ces vœux. Ils souffrent de l'absence de cette œuvre et nous le savons. J'apprécie parfaitement la pensée qui inspire le ministre (M. Fisher) et qu'il nous a si bien développée. Je le sais, et le ministre le comprend, le sentiment public n'est pas encore assez éclairé pour bien saisir la portée de cette œuvre. Les cultivateurs perdent annuellement des milliers de dollars ; ils le savent parfaitement, et s'adressent au ministre de l'Agriculture, pour que le Gouvernement apporte remède à cet état de choses.

Je constate avec plaisir qu'il se fait des tentatives en ce sens. Le ministre, j'en suis convaincu, cherche sincèrement à empêcher le monopole et c'est là, à mes yeux, le grand avantage que présente ce projet. Je le répète, le ministre fait de sincères efforts pour empêcher le monopole de s'implanter ; il met les cultivateurs en situation de se protéger et de devenir maîtres de la situation. Que ce système d'emmagasinage au froid tombe aux mains des monopoleurs et alors les cultivateurs seront à la merci de ces derniers.

Les cultivateurs de la péninsule de Niagara, ainsi que de l'ouest et du sud de l'Ontario sont vivent intéressés. J'en suis convaincu, qu'on établisse dans ces districts un bon service frigorifique et alors les cultivateurs pourront partager entre leurs fils leurs 100 acres de terre, de façon à les établir confortablement autour d'eux avec la certitude qu'en se livrant à l'arboriculture fruitière, ils seront tout aussi aisés, aussi riches et prospères que s'ils allaient s'établir au Nord-Ouest, où ils obtiendraient 640 acres, une section entière.

M. FISHER : Très bien.

M. CHISHOLM.

M. THOMAS CHISHOLM : La chose ne saurait faire doute, ces entrepôts frigorifiques une fois établis, il surgirait des lignes de tramways électriques, rayonnant de ces centres dans toutes les directions.

Donnons un aperçu de ce qui se passe aux Etats-Unis. Il ne s'agit pas ici de nouvel essai ou d'innovation. On le sait, les essais et les expérimentations coûtent toujours cher, sans compter qu'elles courent risque d'aboutir à l'insuccès ; voilà pourquoi on demande au Gouvernement de se charger de ces essais ; on compte sur l'Etat pour les faire, même à sacrifice ; car on ne saurait songer à laisser la chose à l'initiative privée des cultivateurs.

Voici un court extrait d'un journal indiquant comment ces choses se font aux Etats-Unis :

> Les tramways électriques sillonnent tellement la zone productrice de fruits au Michigan que, dans certains endroits, le cueilleur peut, de l'échelle dont il se sert pour cueillir les fruits descendre dans le tramway électrique sur lequel le fruit est chargé.

Il faut savoir que le transport des fruits sur les tramways électriques s'effectue avec plus de rapidité, plus d'économie, et sur un plus long parcours, qu'au moyen de fourgons ou de tout autre véhicule, sans compter que le fruit éprouve moins de meurtrissure.

> Ainsi, non seulement le service s'effectue à la porte même du domicile du producteur, mais ce service est économique. De certains points d'une ligne de tramways, sur le parcours de la rivière Saint-Joseph, un cinquième boisseau de pêches est transporté au port de Boston et expédié, par delà le lac, à Chicago, par la ligne de steamers de la compagnie Graham-Morton, moyennant 2 cents et demi. La compagnie des tramways électriques touche 40 p. 100 de ces recettes, et la compagnie de steamers, 60 p. 100. Des trains express de fruits circulent régulièrement, le train se composant de wagons fermés, tout le personnel du train étant représenté par le conducteur et le garde-moteur, et ce sont eux qui chargent les fruits à bord des wagons. Les fruits, cueillis et emballés jusqu'à six heures du soir atteignent Chicago, avant qu'il fasse jour, le lendemain matin. Ces trains électriques pour transport des fruits, dit le " Tribune-Farmer " de New-York, sont destinés à sillonner en tout sens le district producteur de fruits, et de légumes dans l'Etat.

Si pareille chose est possible au Michigan, pourquoi, je le demande, serait-elle impossible au Canada ? Nos magasins de congélation, on le sait, sont munis de ces appareils réfrigérants ; on le sait aussi, les wagons électriques ont besoin de force motrice ; or, je le demande encore, où nos producteurs de fruits pourraient-ils trouver une source de force motrice plus abondante ou plus économique qu'à Niagara ? L'écume même qui jaillit des chutes de Niagara, ces larmes que verse, pour ainsi dire, la puissante cataracte sur les pertes subies par les cultivateurs de ce district si elles étaient condensées, suffiraient pour réfrigé-

rer les fruits produits sur des acres et des milles carrés de ce territoire.

Une autre observation : si les steamers transportaient en Angleterre des chargements de fruits produits dans cette belle contrée : raisins, pêches, poires, prunes et pommes, ce serait là nos meilleurs agents d'immigration et ils feraient une meilleure propagande que les Smart, les Preston ou les Jury ; car il suffirait à nos concitoyens d'outre-mer de voir et de goûter ces fruits pour se sentir pris de l'irrésistible désir d'émiger vers le pays qui produit de si abondantes récoltes de fruits aussi savoureux.

Espérons-le, il ne sera pas dit à l'étranger que la mesure à l'étude n'a pas rallié tous les suffrages dans cette Chambre ou qu'elle y a rencontré une trop vive hostilité ; car je partage volontiers à cet égard l'avis que m'exprimait un bon vieux cultivateur écossais avec qui je causais de cette question, à la veille de mon départ pour la capitale. Après lui avoir fait l'exposé de ce système d'entrepôts frigorifiques, je lui demandai ce qu'il en pensait. " Ah ! s'écria-t-il, c'est tout simplement superbe ! Mais, ajouta-t-il, gardez-vous bien d'en parler à la Chambre et à sir Wilfrid Laurier. Car si vous le faites et qu'il adopte ce système d'entrepôts frigorifiques dont vous m'avez parlé, il deviendra tellement populaire auprès de la classe agricole que vous ne réussirez jamais à renverser son gouvernemnt du pouvoir." Je lui fis observer que sir Wilfrid Laurier semblait bien décidé à s'éterniser au pouvoir ; que nous tentions l'impossible pour le renverser, mais qu'il ne nous était guère possible d'ajourner l'établissement de ce système jusqu'à la venue de ce jour heureux. Il ajouta : " Eh bien ! vous avez peut-être raison. Mais si sir Wilfrid n'a pas assez d'esprit pour saisir la balle au bond, alors dites à M. Borden, de ma part, que s'il s'empare de cette question et qu'il en fasse, aux prochaines élections, le cri de guerre du parti conservateur, il balayera ses adversaires du pouvoir."

M. FISHER : S'il est possible d'adopter la motion maintenant, je remettrai à plus tard les observations qu'il me reste à présenter.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion en comité sur le projet de résolution.)

M. HENDERSON : Cet après-midi, le député de Grey-est (M. Sproule) a demandé au ministre s'il se proposait de consacrer une partie de ces deniers à subventionner la construction d'entrepôts frigorifiques dans la mère patrie ou en dehors du Canada, entrepôts où on pourrait emmagasiner les fruits, à leur sortie des steamers. Je me rangerais volontiers, à cet égard, à l'avis exprimé par le député de Huron-est, (M. Chisholm), affirmant qu'il doit exister comme une chaîne ininterrompue entre le producteur et le consommateur ; car si on néglige d'établir en Angleterre ce système d'entrepôts frigorifiques, je le crains fort, les efforts tentés au pays pour la conservation de nos produits de nature périssable seraient presque en pure perte. J'ai souvenance d'avoir lu dans le rapport du ministre de l'Agriculture, il y a quelques années, que, dans une circonstance au moins, on avait laissé séjourner sur le dock à Liverpool, pendant dix jours, un chargement de beurre expédié du Canada. A quoi bon doter le pays d'un système élaboré d'emmagasinage au froid, et à quoi sert de faire sur les steamers des installations en ce sens, si on laisse ainsi se détériorer les marchandises, à leur arrivée outre-mer? Que la Chambre et le ministre me comprennent bien, je ne m'oppose nullement à la dépense d'un seul de ces deniers. A mon avis, le but visé est excellent. Mais le ministre ne devrait pas s'arrêter à mi-chemin ; et s'il est autorisé à effectuer une dépense de deniers publics en dehors du pays, alors il a le devoir de prendre les mesures voulues pour assurer la parfaite conservation des produits de nature périssable, à leur arrivée outre-mer, avant qu'ils soient transportés par le consignataire dans ses entrepôts, comme la chose se fait de ce côté-ci de l'océan. Le ministre, je l'espère, n'oubliera pas que c'est une chaîne de communication et qu'il ne doit y avoir ni lacune ni solution de continuité.

M. FISHER : Je tiens uniquement à faire observer que j'apprécie parfaitement les propositions formulées. Cependant, avouons-le, je n'ai pas encore vu jour à réaliser l'objectif visé. De toute nécessité, le Gouvernement doit tenter un effort pour opérer cette réforme, et si nous trouvons le moyen de l'opérer avec succès et économie, je serai heureux de le proposer.

M. SPROULE : C'est là une réforme que le Danemark a réalisée, relativement à son commerce de beurre. Peut-être aussi d'autres pays l'ont-ils réalisée. Dans ces pays on établit des entrepôts et même des compartiments où l'on vend les produits.

M. FISHER : L'honorable député fait erreur, je crois, relativement à ce qu'il affirme au sujet du Danemark.

M. R. L. BORDEN : Les honorables députés, au courant de la question, ont présenté certaines propositions auxquelles je me rallie volontiers, et c'est à fort bon droit qu'ils affirment qu'un système d'entrepôts frigorifiques ne saurait être tenu pour complet, à moins qu'il assure la parfaite conservation de l'article, à partir du domicile du producteur jusqu'à son arrivée sur le marché. Sans doute, cette réforme a du bon, dans la mesure proposée ; mais elle ne saurait atteindre le but visé, si on laisse subsister les inconvénients signalés cet après-midi. Ainsi, si on abandonne sur les quais de Montréal, de Québec ou d'Halifax—pour citer des exemples au pays même—des ar-

ticles de nature périssable sujets à se détériorer, on ne saurait s'attendre à retirer de cette entreprise tous les avantages qu'on espère réaliser. Evidemment, ce projet semble marqué au coin de la sagesse ; mais il ne répond pas suffisamment aux besoins signalés cet après-midi, s'il faut ajouter foi aux observations formulées aujourd'hui sur l'absence de facilités aux ports terminus, soit de ce côté-ci de l'océan, soit outre-mer.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

DEPOT UN PROJET DE LOI.

M. FISHER demande à présenter un bill (n° 20) tendant à encourager l'établissement d'entrepôts frigorifiques et la conservation des produits alimentaires de nature périssable.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à six heures et cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 10 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA REFONTE DES LOIS SUR LES TERRES FEDERALES.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande la permission de déposer un projet de loi (bill n° 21) relatif à la modification et à la refonte des lois sur les terres fédérales.

M. R. L. BORDEN : J'imagine que l'explication du projet de loi réside dans le titre même.

M. OLIVER : Oui.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) sur une dépêche que j'ai reçue de l'île du Prince-Edouard et où il est dit que l' " Empress ", navire qui fait le service d'été. . .

M. l'ORATEUR : L'honorable député contrevient à la nouvelle règle.

M. LEFURGEY : Laquelle ?

M. l'ORATEUR : La 37e.

M. R. L. BORDEN.

M. R. L. BORDEN : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, j'aimerais savoir si le Gouvernement a l'intention de déposer sur le bureau de la Chambre quelques-uns des documents qui se rattachent à la conférence interprovinciale qui s'est tenue récemment.

Sir WILFRID LAURIER : C'est son intention.

M. R. L. BORDEN : Vers quelle époque seront-ils déposés ?

Sir WILFRID LAURIER : Ces documents ne sont pas encore tous rendus à l'imprimerie. Quand ils seront prêts, c'est ce que j'ignore ; j'espère toutefois qu'ils le seront avant les vacances de Noël.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances (M. Fielding) pourrait-il nous dire quand nous aurons une partie du rapport de l'auditeur général ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Une partie du rapport sera déposée cette semaine ; quand au reste, je crois qu'il faudra attendre jusqu'après les vacances de Noël.

INTERPELLATION SUR L'ETAT DES COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais appeler l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) sur une question fort importante que je traiterai en quelques brèves observations, si l'on veut bien me le permettre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a déjà appelé mon attention sur le sujet qu'il désire exposer, et en vertu des nouveaux règlements, l'Orateur doit décider si la question est de celles dont il convient de saisir la Chambre. Elle me paraît tomber dans cette catégorie, puisqu'elle se rattache à l'interruption des communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. La Chambre permet-elle que l'honorable député soulève cette question ?

(Quelques députés : Oui.)

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : On pourrait discuter cette question en même temps que certaine motion déjà inscrite à l'ordre du jour. L'honorable député (M. Lefurgey) veut sans doute parler du service d'hiver celle de Summerside au Cap-Tourmentin. J'aurai par devers moi tous les papiers nécessaires lorsque, dans quelques instants, nous aborderons l'étude de la motion que doit proposer mon honorable ami de Queen (M. A. Martin).

M. LEFURGEY : Cette motion devant être l'objet d'une étude plus approfondie, on me dit qu'elle ne sera pas proposée aujourd'hui. Dans le cas actuel, il y a urgence.

M. BRODEUR : La question est inscrite à l'ordre du jour de cette séance.

M. l'ORATEUR : Si la question est inscrite plus loin à l'ordre du jour, l'honorable député (M. Lefurgey) n'a certainement pas le droit de déranger l'ordre de nos délibérations.

M. FOSTER : Cette question particulière ne saurait être inscrite au feuilleton, puisqu'il s'agit d'un cas urgent qui se présente.

M. l'ORATEUR : Il se trouve que, suivant l'honorable député, il s'agit de certaine question particulière, tandis que le ministre qui vient de prendre la parole (M. Brodeur) prétend que la même question doit venir sur le tapis un peu plus tard. L'honorable député prétendant le contraire, je ne sais quel parti prendre.

M. LEFURGEY : Je dois dire que le cas dont je veux parler ne s'est présenté que ces jours derniers et que la motion inscrite au feuilleton ne viendra peut-être pas en discussion avant plusieurs mois. La question est de celles qu'il importe de discuter sans retard.

J'ai reçu de l'île du Prince-Edouard une dépêche par laquelle j'apprends que l' " Empress ", navire du service d'été, a suspendu ses voyages samedi matin et que le " Stanley " ne se trouve pas aujourd'hui à Summerside pour commencer son service d'hiver. Dès les premiers jours de la session j'ai demandé au ministre de quelle manière il allait répartir les steamers et l'ai prié de faire connaître ses intentions à la Chambre et au public, afin que les expéditeurs sussent comment acheminer leurs consignations et que les voyageurs connussent les moyens de se rendre à l'île du Prince-Edouard et d'en revenir. Il y a des semaines qu'il aurait dû répondre à cette question et renseigner le public, mais il a mieux aimé laisser passer des jours et des semaines en attendant qu'on l'eût renseigné. Enfin, ayant reçu une dépêche m'apprenant que le port de Summerside se couvrait de glaces, je demandai au ministre quelles mesures il avait prises ; il me répondit qu'il avait déjà inscrit au feuilleton une question à laquelle il répondrait lorsqu'il aurait les informations nécessaires.

Ces informations, le ministre finît par les obtenir, et il annonça qu'à la clôture du service d'été, le " Minto " serait affecté à la ligne de Charlottetown et le " Stanley " à celle de Summerside et le Cap-Tourmentin. Le service d'été s'est terminé samedi dernier sans que le " Stanley " fût rendu là-bas, ce qui met la population de l'île du Prince-Edouard dans une situation très embarrassante.

Cette question n'est pas nouvelle, on le sait ; chaque année on nous trompe de la sorte, et nous sommes sans cesse obligés de dénoncer cet état de choses. Puisque le ministère de la Marine ne possède pas assez de navires pour veiller au service des bouées et des phares, qu'il en achète d'autres. Lorsque, il y a trois ans, le prédécesseur du ministre actuel de la Marine vint à Charlottetown, il nous annonça qu'il avait été voté un crédit de $175,000 pour la construction d'un nouveau steamer qui devait être prêt à prendre la mer en novembre 1906. Le ministre actuel est venu lui-même donner à la population de l'île du Prince-Edouard l'assurance qu'il serait construit un steamer plus puissant, mais nous en sommes encore à attendre la réalisation de ces belles promesses.

L'an dernier, à en croire le ministre, le " Montcalm " devait être affecté au service, mais quelques jours après, répondant à certaine question, il revint sur sa déclaration première en disant que le service serait assigné soit au " Lady-Grey " (alors en construction), soit au " Montcalm." Cette année encore, nous dûmes nous plaindre de ce que l'on ne tenait pas les promesses qui nous avaient été faites, et le ministre s'abrita derrière la commission du transport pour annoncer que l'on avait assigné un autre service au " Lady-Grey " et au " Montcalm."

Je le demande à la Chambre, est-ce là la bonne manière de protéger les intérêts de l'île du Prince-Edouard au point de vue de son commerce? Dès les premiers jours de l'automne, la chambre de commerce de l'île demanda que les navires fussent prêts à commencer le service le 1er décembre et, si je suis bien renseigné, le premier ministre a dû recevoir une lettre où la chambre de commerce de Summerside demande des informations précises relativement au mouvement de ces navires. Je veux que le ministre de la Marine me dise aujourd'hui si le "Stanley" doit être affecté à ce service et si on l'y maintiendra assez longtemps.

A maintes reprises déjà ce service fut assigné au "Stanley", sauf avis contraire du capitaine; aussi, en des moments critiques, et sans que l'on se donnât la peine d'en prévenir le public, a-t-on vu le steamer quitter le port de Summerside pour s'en aller à Charlottetown. Il y a lieu de prévoir que la même chose se répétera. Je rappellerai qu'une goëlette, se trouvant récemment en détresse à la sortie du port de Summerside appela à son secours le " Stanley." Sur l'ordre de son vaillant capitaine, le steamer poursuivit sa route, mais le navire du service d'été, l' " Empress ", se porta au secours de la goëlette qu'il sortit des glaces et ramena au port. Puisque l'on confie à des hommes de cette trempe-là le commandement des navires qui font le service entre Summerside et le Cap-Tourmentin et que c'est à eux qu'on s'en rapporte pour décider s'il y a lieu de continuer ou d'interrompre le service, il n'y a guère lieu de compter que nous serons mieux traités à l'avenir que nous ne l'avons par le passé. Le Gouvernement a si souvent manqué à ses promesses que je n'ai aucune raison de croire qu'il tiendra celles qu'il pourra faire à l'ave-

nir ; toutefois, j'aimerais savoir si, comme le ministre et son prédécesseur l'ont promis, le Gouvernement projette encore de faire construire un steamer plus puissant.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je regrette que mon honorable ami (M. Lefurgey) ne m'ait pas prévenu de son intention de saisir la Chambre de cette question. S'il l'avait fait, je me serais trouvé plus à mon aise pour discuter le sujet principal de son discours, savoir : le service d'hiver entre le Cap-Tourmentin et Summerside. L'honorable député se plaint de ce que le "Stanley" ne se trouvait pas sur la ligne de Summerside dès samedi dernier. Sans avoir par devers moi les pièces qui se rapportent à cette affaire, je crois pouvoir dire que si le "Stanley" ne s'est pas trouvé là-bas au jour fixé, c'est qu'il a dû se porter au secours de quelque autre navire en détresse.

On nous a demandé il y a quelque temps d'envoyer le "Stanley" à l'île du Prince-Edouard, mais la compagnie qui effectue le service d'été nous a dit qu'il serait injuste, tant que ses navires seraient sur la ligne, d'y mettre le steamer de l'Etat ; voilà la raison qui nous a fait décider que le "Stanley" ne reprendrait son service que lorsque les navires de la compagnie auraient cessé leurs voyages. Le 5 décembre, M. Lord expédia la dépêche suivante au sous-ministre de la Marine :

Le steamer "Empress" de la compagnie de navigation à la vapeur est sur la ligne de Summerside à la Pointe-du-Chêne. Le gérant Wakeford m'apprend aujourd'hui que le service se continuera probablement quelques jours encore. Le "Stanley" est attendu demain; selon toute probabilité, il sera à Summerside avant que l' "Empress" ait terminé ses voyages.

A vrai dire, il n'y aurait pas eu une heure de retard si le capitaine du "Stanley" ne se fût cru obligé de se porter au secours de quelque autre navire. J'imagine que mon honorable ami (M. Lefurgey) ne reprochera pas au capitaine d'être allé secourir des navires en détresse. Le retard de quelques heures n'a pas d'autre cause. On m'apprend que le 'Stanley" était à son poste ce matin et qu'il a repris son service. Je ne crois donc pas que l'on puisse avoir de plaintes sérieuses à formuler contre le ministère.

M. LEFURGEY : C'est sans humeur que j'ai soulevé cette question. Je n'ai reçu ma dépêche qu'au moment où la séance allait s'ouvrir. En outre, il n'était pas nécessaire, à mon sens, de prévenir le ministre de mon intention de relever cet incident, puisque le "Stanley" aurait dû se trouver là-bas.

M. BRODEUR : Libre à mon honorable ami de juger s'il devait me prévenir ou non. Je ne lui reproche pas de ne l'avoir fait ; je dis simplement que s'il m'avait prévenu, je me fusse trouvé plus à mon aise pour discuter la question.

M. LEFURGEY : Je me suis contenté de faire remarquer que le "Stanley" n'était pas là, et le ministre ne paraît pas avoir cette absence. Que la compagnie eût ou n'eût pas l'intention de poursuivre le service, le "Stanley" aurait dû se trouver sur les lieux. Le commerce de l'île du Prince-Edouard doit-il être à la merci d'une demande faite au Gouvernement par cette compagnie? Si le ministre n'a pas assez de navires pour effectuer le service, qu'il s'en procure d'autres. Pour ce qui est des sauvetages, j'ai signalé un cas où le "Stanley" ne s'est pas porté au secours d'une goëlette en détresse. D'ailleurs, les sauvetages auraient pu être effectués par le "Minto". qui se trouve à la disposition du ministre, tandis que l'autre steamer se serait trouvé à la place qui lui était assignée.

M. J. J. HUGHES : Je crains que mon honorable ami de Prince (M. Lefurgey) ait été mal informé ou que, du moins, il existe un malentendu ; en effet, d'après une dépêche expédiée de Charlottetown samedi dernier et adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries, le "Stanley" faisait voile ce matin-là pour Summerside où, à moins d'accident ou de gros temps, il aurait dû arriver le même jour. Le ministère avait donc pris ses mesures pour que tout fût prêt à la clôture du service d'été.

BILLS D'INTERET PRIVE.

2e LECTURE

De diverses propositions de loi :

La 1re (bill n° 8) relative à un brevet de William A. Damen.—(M. Campbell).

La 2e (bill n° 9) relative à un brevet d'Edgar Webster Summers et Hadley Herbert Summer.—(M. Galliher.)

La 3e (bill n° 10) relative à un brevet de la George E. Smith Lumber Company.—(M. Parmelee.)

La 4e (bill n° 11) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan à la baie d'Hudson.—(M. McCraney.)

La 5e (bill n° 12) tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Malone à Hopkins-Point.—(M. R. N. Walsh.)

La 6e (bill n° 13) relative à la compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord.—(M. Bureau.)

La 7e (bill n° 14) relative à la Georgian Bay and Seabord Railway Company.—(M. Grant.)

La 8e (bill n° 15) relative à la compagnie du chemin de fer de Joliette à Brandon.—(M. Bureau.)

M. BERGERON : Sans vouloir retarder les travaux de la Chambre, je ferai observer que plusieurs de ces propositions de loi ne sont pas imprimées dans la langue fran-

çaise. On constate beaucoup de retard dans tous les services de la traduction française.

QUESTIONS.

VACANCES AU SENAT.

M. CROCKETT (par M. Daniel) demande :

1. Depuis combien de temps existent les vacances qui s'accusent actuellement dans la représentation du Nouveau-Brunswick au Sénat?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de remplir ces vacances au cours de la présente session du Parlement? Dans la négative, quand le fera-t-il?
3. Ces sièges ont-ils fait l'objet de quelque demande?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il y a deux vacances dans la représentation du Nouveau-Brunswick au Sénat : l'une existe depuis plus de deux ans et l'autre depuis plus d'une année. Le Gouvernement se propose de les remplir au cours de la session actuelle. Quant à la troisième question, le Gouvernement ne juge pas qu'il y ait lieu d'y répondre.

IMPORTATIONS DE FER EN GUEUSE.

M. BENNETT, par M. Blain, demande :

1. A quel port ou à quels ports d'entrée furent déclarées les 62,647 tonnes de fer en gueuse importées des Etats-Unis. (Voir page 132 des statistiques du commerce et de la navigation)?
2. A quel port ou quels ports d'entrée furent déclarées les 35,897 tonnes de fer en gueuse importées de la Grande-Bretagne. (Voir page 132 des statistiques du commerce et de la navigation)?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Des Etats-Unis : Amherstburg, Berlin, Bowmanville, Brantford, Chatham, Galt, Guelph, Hamilton, Ingersoll, London, Oshawa, Ottawa, Paris, Port-Hope, Sainte-Catherine, Saint-Thomas, Sault Sainte-Marie, Stratford, Toronto, Wallaceburg, Whitby, Windsor, Woodstock, Montréal, Saint-Jean, Sherbrooke, Amherst, Winnipeg, Grand-Forks, Nanaïmo, Vancouver, Victoria, Lethbridge, Regina.
2. De la Grande-Bretagne : Belleville, Bowmanville, Brantford, Chatham, Galt, Gananoque, Goderich, Guelph, Hamilton, Ingersoll, London, Oshawa, Ottawa, Sainte-Catherine, Saint-Thomas, Sarnia, Stratford, Toronto, Whitby, Windsor, Woodstock, Montréal, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Sydney-nord, Sackville , Saint-Jean, Vancouver, Victoria.

LA COMPTABILITE DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. TAYLOR (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement ou le ministère de la Marine et des Pêcheries ont-ils chargé une association de spécialistes américains en matière de comptabilité d'examiner les livres et les comptes du ministère de la Marine et des Pêcheries ou de la navigation ou autres achats de fournitures faits par ce ministère?
2. Dans l'affirmative, quel est le nom de ladite association, et où se trouve son siège d'affaires—à New-York ou à Chicago?
3. Combien d'hommes a-t-on employé à ce travail, et pendant combien de temps?
4. Si les travaux sont terminés, combien ont-ils coûté, et s'ils ne le sont pas, quel montant a-t-on payé à compte du travail exécuté?
5. A-t-il été fait un rapport de ces travaux, et ce rapport sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. M. Kenneth Falconer, de Montréal, s'occupe en ce moment, avec son personnel, de vérifier les comptes du département de la Marine dans le but d'en réformer le mode de comptabilité et de le mettre sur le pied du plus haut perfectionnement.
2. Réponse au n° 1.
3. Six. Le travail fut donné à faire vers la fin de juillet dernier et s'est poursuivi depuis lors, après que l'on eut pris certaines dispositions et réglé certains détails préliminaires.
4. Les travaux ne sont pas encore terminés. Il a été versé $5,000 à compte du travail exécuté.
5. Il n'a pas encore été fait de rapport ; dès qu'il y en aura un, il sera, si on le demande, déposé sur le bureau de la Chambre.

LA COMMISSION DU TARIF.

M. ROBITAILLE demande :

1. Le Gouvernement a-t-il donné l'ordre d'imprimer les dépositions recueillies par la commission du tarif?
2. Dans la négative, pour quelle raison?
3. Dans l'affirmative, quand seront-elles déposées sur le bureau de la Chambre et distribuées aux députés?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le compte rendu des séances de la commission du tarif a été déposé sur le bureau de la Chambre. C'est à un comité particulier de la Chambre qu'il appartient de décider s'il y a lieu ou non d'imprimer un document de cette nature. Si je me rappelle bien, ce comité a décidé de ne pas le faire imprimer ; je suis bien sûr, en tout cas, qu'il n'en a pas conseillé l'impression.

MARCHE AVEC M. W. A. D. LEES.

M. W. J. ROCHE (Marquette) demande :

1. A-t-il été passé quelque marché ou convention entre le Gouvernement ou l'un quelconque des ministères et M. W. A. D. Lees ou quelque autre personne relativement à la pose d'une clôture autour d'un parc ou d'une certaine étendue de terre, près de Fort-Saskatchewan (Alberta)?
2. Quelles sont les conditions stipulées dans ce marché?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. Le député de Marquette a donné avis qu'il proposera le dépôt de tous les documents qui se rattachent à l'affaire. Ces documents seront déposés en temps opportun et fourniront tous les renseignements désirés.

LA RECLAMATION DE LA SUCCESSION SPARKS.

M. BENNETT (par M. Blain) demande :

1. A-t-il été fait droit à la réclamation de dédommagement faite par la succession Sparks parce que l'on a tranformé en gare terminus les terrains qu'elle a loués à l'Etat, à Ottawa, pour les fins du canal?

2. Dans l'affirmative, quel montant a été payé?

3. Dans la négative, quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour régler les difficultés légales qui pourraient empêcher le commencement des travaux de construction de la nouvelle gare centrale d'Ottawa, et quand ces mesures seront-elles prises?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Le chiffre de la somme qui doit être payée aux représentants de la succession Sparks en règlement de la réclamation de cette dernière a été arrêté, mais cette somme n'a pas été payée eu égard aux négociations qui se poursuivent actuellement avec le Grand-Tronc relativement à cette affaire. Cette question relève entièrement du ministère de la Justice.

ETABLISSEMENTS FRIGORIFIQUES ET CHAMBRES DE MATURATION.

M. ARMSTRONG demande :

1. Le Gouvernement s'est-il défait de tous les établissements frigorifiques et des chambres de maturation qu'il a construits?

2. Combien et à qui en a-t-il vendu? Quel prix en a-t-il obtenu dans chaque cas, et quel fut le coût primitif de ces établissements?

3. Ces établissements ont-ils été vendus à l'enchère, de gré à gré ou par voie d'adjudication sur soumissions?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture)

1. Le Gouvernement n'a encore vendu aucun des établissements frigorifiques ni aucune des chambres de maturation qu'il a fait construire. Après avoir complètement démontré l'avantage qu'il y a à effectuer la maturation les fromages dans ces établissements, le Gouvernement a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour lui d'en supporter plus longtemps le maintien. Toutefois, au lieu de mettre en vente les chambres de maturation, il jugea à propos de les louer pour les fins mêmes qui en avaient motivé l'établissement. Nous avons demandé des soumissions pour l'usage des divers établissements; nous comptons les louer à un prix rémunérateur.

2 et 3. Réponse au n° 1.

M. W. J. ROCHE.

LE NAUFRAGE DU "SOVINTO".

M. LEFURGEY demande :

1. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il été prié d'envoyer le bateau de sauvetage de l'un des steamers de l'Etat, le "Stanley" ou le "Minto", à l'endroit où un naufrage s'est produit récemment, au nord de l'île du Prince-Edouard?

2. Quand et de qui a-t-il reçu cette demande, et en quels termes était-elle conçue?

3. Quelle fut la réponse du ministère, et quand celui-ci la donna-t-il?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Le 7 novembre. Cette demande fut faite par MM. Hyndman et Cie, agents des Lloyds à Charlottetown; elle était conçue dans les termes suivants : "L'équipage du "Sovinto" est en détrese sur l'épave du navire, près d'East-Point. "Stanley" à Georgetown. La population de Souris demande l'envoi du bateau de sauvetage du "Stanley", disant que l'on réussira à sauver l'équipage. Veuillez ordonner que le "Stanley" transporte immédiatement son bateau de sauvetage à Souris." Le ministère désire que vous fassiez tout en votre pouvoir pour porter secours."

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—M. BRUCE McDOUGALL.

M. BARKER demande :

1. M. Bruce McDougall fait-il actuellement partie du personnel du bureau de vérification des comptes de l'Intercolonial, à Moncton?

2. Dans l'affirmative, en quelle qualité?

3. Quand a-t-il été nommé, quel fut d'abord le chiffre de ses appointements, quel avancement lui a été accordé de temps à autre et quel est le chiffre actuel de ses appointements?

4. Combien de jours s'est-il absenté depuis le 1er juillet 1905?

5. Ses absences ont-elle été rapportées à ses supérieurs? Dans l'affirmative, quand, par qui, et à qui les rapports ont-ils été faits?

6. Les employés responsables de l'exactitude du bordereau de paye ont-ils jamais refusé de certifier le service de M. McDougall?

7. Le cas a-t-il été porté à la connaissance du gérant général et, en dernier lieu, à celle du sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux? Que s'en est-il suivi ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui.

2. En qualité de commis.

3. (a) Le 3 juin 1899. (b) $30 par mois. (c) Ses appointements furent portés à $35 par mois en octobre 1899; à $40 en avril 1903; à $45 en juillet 1904. (d) De $45 par mois.

4. 174 jours et demi pour cause de maladie, et il lui fut accordé 15 jours et demi de congé.

5. Oui. En juillet dernier. Par M. Williams, trésorier. Au gérant général.

6. Eu égard à son absence en juillet, son nom ne figura pas sur le bordereau de paye.

7. Oui. Au gérant général, qui discuta le cas avec le ministre et le sous-ministre, à Moncton ; on s'aperçut alors que, par mégarde, le certificat de médecin que M. McDougall avait l'habitude de faire tenir à M. R. Bruce, son supérieur immédiat, n'avait pas été remis à M. Williams, qui remplit les fonctions de comptable et de trésorier. Après cette constatation, on se conforma à l'usage suivi en pareil cas ; on lui paya ses appointements. Toutefois, l'enquête qui eut lieu nous apprit que les règlements qui prévalent depuis que le chemin de fer est en exploitation, ouvrent la porte à de criants abus. En des cas antérieurs, il avait été accordé, pour cause de maladie, des congés d'une durée excessive ; aussi avons-nous modifié les règlements de façon à prévenir la répétition d'abus semblables.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACHAT D'HUILE.

M. BARKER demande :

1. L'Intercolonial achète-t-il de l'huile d'une compagnie connue sous le nom de "The Galena Oil Company"?
2. Dans l'affirmative, où est le siège d'affaires de ladite compagnie et quel est le nom du représentant avec qui l'Intercolonial traite?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Oui.
2. A Franklyn (Pa, E.-U.). Les huiles sont envoyées par la Galena Oil Company, de Toronto ; les chèques sont faits à l'ordre de la Galena Oil Company et adressés à la compagnie à Toronto. Les lettres et rapports sont tous adressés à M. C. C. Steinbrenner, auditeur du service des chemins de fer de la Galena Oil Company, à Franklyn (Pa, E.-U.).

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PERMIS DE CIRCULATION EMIS EN FAVEUR DE SIR WILLIAM MULOCK.

M. BARKER demande :

1. En faveur de qui a été émis, en 1904, le permis annuel de circulation portant le n° 4?
2. Combien de fois, à la connaissance du ministre des Chemins de fer et des Canaux, et par quelles personnes autres que celle au nom de qui il fut émis ledit permis a-t-il été utilisé?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Le permis de circulation sur les chemins de fer de l'Etat, pour l'année 1904 et portant le n° 4, fut émis en faveur de l'honorable sir William Mulock et sa famille ; il ne différait en rien des permis semblables accordés aux autres membres du cabinet suivant un usage depuis longtemps établi.
2. Il n'est pas à la connaissance du ministère que ce permis ait été utilisé par des personnes autres que celles qui y avaient droit ; à vrai dire, il n'est pas à sa connaissance que l'on ait fait usage de ce permis dans le cours de l'année.

LES AGENTS D'IMMIGRATION DANS L'ONTARIO.

M. CHRISTIE demande :

1. Combien le gouvernement fédéral a-t-il employé d'agents d'immigration dans la province d'Ontario au cours de l'année courante?
2. Quels sont leurs noms, et quels appointements leur paie-t-on?
3. Dans quelles parties de la province ont-ils déployé leur activité?
4. En quoi consistent leurs fonctions?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :
1. Neuf.
2. a) W. Moulding Baker, pour le comté d'Oxford.
Robert Holmes, pour le comté d'Huron.
Geo. H. Mooney, pour le comté de Bruce.
Nelson Wait, pour le comté de Wellington.
L. Burnett, pour le comté d'Ontario.
R. J. Crothers, pour le comté de Prince-Edouard.
W. J. McNaughton, pour le comté et le district de Glengarry.
Geo. L. Stewart, pour York-nord.
b) $100 par mois à chacun, plus les frais de déplacement.
3. Même réponse qu'à la 2e question.
4. Aider à la répartition de la main-d'œuvre agricole.

DEPENSE RELATIVE AU CANAL DE LA TRENT.

M. CHRISTIE demande :

1. A combien s'élève le total de la dépense relative au canal de la Trent depuis le commencement des travaux à venir jusqu'au 30 novembre 1906?
2. Quelles sont les sections qu'il reste encore à terminer pour que la communication soit établie entre le lac Ontario et la baie Georgienne?
3. Quel est le coût estimatif des travaux qui restent à faire?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :
1. a) Imputable sur le capital :

Total des dépenses jusqu'au 30 novembre 1906.	$5,054,032.97
b) Imputable sur le revenu :	
Total des dépenses jusqu'au 30 novembre 1906.	296,059.67
	$5,350,092.64

2. Du lac Simcoe à la baie Georgienne, et depuis la baie de Quinté ou le lac Ontario jusqu'aux chûtes Healey.
3. Le devis estimatif n'est pas encore achevé.

FOURNITURE DE HOUILLE AUX CASERNES D'HALIFAX.

M. FOSTER demande :

1. Qui a fourni la houille aux casernes d'Halifax, l'an dernier?
2. Quel en fut le prix par tonne de 2,000 livres?
3. La houille est-elle fournie par voie d'adjudication sur soumissions?
4. Quelle quantité y consomme-t-on pendant une année?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre dela Milice) :

1. Geo. E. Boak et Cie.

2. L'anthracite dit "furnace", $6.20 ; l'anthracite dit "stove" et "egg", $6.25 la tonne. Charbon bitumineux, $4.35 la tonne; à ajouter : 75 cents par tonne pour la livraison en dehors des limites de la ville. L'entreprise de la fourniture de l'anthracite se rapporte à la période comprise entre le 1er juillet 1906 et le 30 juin 1907.

La convention pour fourniture du charbon bitumineux va du 1er janvier 1906 au 31 décembre 1906.

4. Estimé conformément à la demande, 5,000 tonnes de charbon bitumineux et 300 tonnes d'anthracite.

TELEGRAPHES DU YUKON.

M. FOSTER demande :

Quelles ont été, pendant l'exercice 1905, les recettes et les dépenses du réseau télégraphique du Yukon?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

Recettes : $115,876.18.
Dépenses : $229,351.05.

SUSPENSION DES AGENTS D'IMMIGRATION.

M. FOSTER demande :

1. Est-ce des employés du bureau de l'immigration qui ont été destitués ou suspendus dans le cours des trois derniers mois? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et quelles ont été les raisons de ces mesures?

2. Une enquête spéciale a-t-elle été faite récemment sous serment par l'auditeur général relativement aux comptes de ces employés ou autres agents du service de l'immigration? Dans l'affirmative, quel rapport en a-t-il fait au ministre?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui. George A. Johnston, George P. Ward, H. W. Ross, Monroe Charlebois, James O. Cowan et James White. Irrégularités dans leurs comptes.

2. Oui. Le 23 novembre 1906, l'auditeur général adressait la lettre suivante au surintendant de l'immigration :

Monsieur,—Après examen des comptes des agents voyageurs d'immigration, j'y trouve des item que ce bureau ne peut pas reconnaître. Ce sont les suivants :

M. EMMERSON.

Usage de pullmans, insuffisamment prouvé.

G. P. Ward, juillet 1905-juillet 1906.. ..$197 00
" juillet 1906-octobre 1906.. 88 00
G. A. Johnston, juillet 1905-juin 1906.. .. 144 50
" juillet 1906-octobre 1906 95 00
H. W. Ross, juillet 1905-juin 1906.. .. .. 229 00
" juillet 1906-octobre 1906.. 100 00
L. J. Kehoe, juillet 1905-avril 1906.. .. 85 00
Jas. White, juillet 1905-juin 1906.. .. .. 245 00
" juillet 1906-octobre 1906.. 104 00

Repas dans wagons-réfectoires.

G. P. Ward, juillet 1905-juin 1906, 342.. 346 40
" juillet 1906-octobre 1906, 166 192 05
G. A. Johnston, juillet 1905-juin 1906, 422 443 10
" juillet 1906-octobre 1906, 143 169 80
H. W. Ross, juillet 1905-juin 1906, 372.. 386 85
" juillet 1906-octobre 1906, 143. 159 15
L. J. Kehoe, juill. 1905-avril 1906, 274.. 259 30
J. White, juillet 1905-juin 1906, 345.. .. 341 25
.. " juillet 1906-octobre 1906, 82.. 91 40

Compte des frais d'hôtellerie que l'on a reconnu avoir été changé par majoration du montant :

G. P. Ward.. .. .. $8 75
G. A. Johnston.. .. .. 6 00

Attendu que ces agents ont dû dépenser quelque chose des sommes portées dans leurs comptes, je vais renvoyer les pièces justificatives au comptable de votre administration afin que le chiffre du remboursement à faire soit déterminé.

Nous sommes en train d'examiner les comptes de MM. Cowan et Charlebois, lesquels seront envoyés dans une couple de jours.

Le 27 novembre, l'auditeur général adressait encore la lettre suivante au surintendant de l'immigration :

Monsieur,—Pour revenir à ma lettre du 23 courant, j'ai l'honneur de mettre sous ce pli l'état de dépenses que nous fournissent MM. Cowan et Charlebois, et que ce bureau ne peut pas reconnaître :

Usage de pullmans, insuffisamment prouvé.

J. O. Cowan, mai 1906-juin 1906.. .. ..$ 64 00
" juillet 1906-octobre 1906.. 72 00
H. Charlebois, juillet 1905-juin 1906.. .. 148 00
.. " juillet 1906-octobre 1906.. 122 00

Repas dans wagons-restaurants.

J. O. Cowan, mai 1906-juin 1906, 69.. 69 05
" juillet 1906-octobre 1906, 162 167 80
H. Charlebois, juill. 1905-juin 1906, 196.. 204 70
" juill. 1906-octobre 1906, 153. 166 45

Les pièces justificatives qui accompagnent cet état vont être également retournées au comptable de votre administration, pour que le chiffre exact du remboursement à faire puisse être déterminé.

Le 28 novembre, l'auditeur général adressait au directeur du service de l'immigration cette autre lettre :

Monsieur,—A propos des pièces justificatives qui, dans les comptes des agents voyageurs d'immigration ont été refusées, j'ai l'honneur de vous dire que, pour wagons-lits, j'ai retranché tous les reçus que j'ai pu croire n'avoir pas été donnés pour paiement effectif de l'usage de wagons-lits. Si je me trompe et que les agents puissent le démontrer d'une manière satisfaisante, je modifierai mes chiffres en conséquence; mais il faudra des preuves bien fortes pour me convaincre de mon erreur.

Quant aux bons pour repas, ne pouvant les accepter comme pièces justificatives, je les ai tous retranchés; mais cela ne veut pas dire qu'il ne doit être rien alloué pour repas. Les agents ont certainement payé quelque chose pour leurs repas, mais combien? il m'est impossible de le déterminer; et je serais d'avis, si vous le jugez bon, qu'une certaine somme serait juste et raisonnable.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL-NATIONAL—EMPLOYES D'OTTAWA.

M. FOSTER demande :

1. Combien y a-t-il de personnes d'employées au bureau de la commission du Transcontinental à Ottawa?

2. Quels sont les noms de ces personnes, l'emploi qu'elles occupent, les appointements qu'elles reçoivent et la date de leur nomination?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La commission du Transcontinental ne nous a pas encore envoyé ces renseignements, que l'on est en train de préparer.

L'IMMIGRATION DANS LES PROVINCES MARITIMES.

M. A. MARTIN (Queen) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures en vue d'encourager l'immigration dans les Provinces maritimes?

2. Dans l'affirmative, qu'a-t-il fait dans chacune desdites provinces, et que se propose-t-on d'y faire l'an prochain?

3. Dans quelle mesure chacune desdites provinces a-t-elle coopéré avec le gouvernement fédéral à cette fin, et qu'est-ce que chacune d'elles a fait?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. a) L'administration a un agent, M. Anthony McLaughlin, chargé d'amener à l'île du Prince-Edouard les émigrants de la Grande-Bretagne ; b) des brochures et circulaires sont imprimées et mises en circulation. L'administration a l'intention de continuer ce travail l'an prochain.

3. L'agent général du Nouveau-Brunswick en Angleterre a aidé à la distribution de nos brochures.

COMMUNICATIONS D'HIVER AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre à l'égard du vœu émis le 15 mai 1905 par la chambre de commerce des Provinces maritimes, et renouvelé à sa réunion annuelle du 15 août 1906; lequel se lit comme suit:

LA QUESTION DES TRANSPORTS DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Considérant que la province de l'Ile-du-Prince-Edouard est entrée dans la confédération canadienne à la condition qu'il lui serait donné des communications ininterrompues; que jusqu'à présent, ces communications ne lui ont pas été données; que, faute d'avoir eu de telles communications, l'hiver surtout, la province éprouve tous les ans des pertes et des embarras considérables, et voit son progrès et l'expansion de son commerce interprovincial arrêtés ou fort empêchés; considérant qu'aucune province du Canada, quelles que soient son étendue et sa population, ne devrait se trouver sans quelque moyen de communication effective et ininterrompue, toutes les fois que la chose est possible sans de trop grands frais, puisque ces communications sont essentielles aux relations commerciales des différentes provinces entre elles, et qu'elles aident beaucoup à leur formation et consolidation;

Cette chambre, réunie en convention annuelle, émet le vœu que le gouvernement fédéral remplisse, et elle le prie avec instance de remplir les conditions auxquelles l'Ile-du-Prince-Edouard est entrée dans la confédération, d'établir et faire fonctionner le plus tôt possible un tunnel à voie ferrée sous le détroit de Northumberland, seul moyen possible de communication sûre, permanente et complète; et

Que, pendant la construction dudit tunnel, les communications par eau soient rendues aussi parfaites que possible; que le brise-glace actuellement en voie de construction soit fait conformément aux données les plus récentes en pareilles matières, et que l'on mette un des brise-glace de la flotte à l'endroit connu sous le nom de route de l'ouest.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : La pétition est reçue et le Gouvernement l'a mise à l'étude.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—TARIFS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

Quelles mesure le Gouvernement se propose-t-il de prendre au sujet du vœu émis par la chambre de commerce des provinces maritimes à sa réunion annuelle du 15 août 1906, à Amherst (N.-E.), lequel se lit comme suit:

TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.
Vœu, 1904.

Arrêté : Cette Chambre, actuellement réunie en congrès renouvelle le vœu qu'elle a émis dans son congrès annuel de Moncton en août 1904, et appelle l'attention du gouvernement fédéral sur la nécessité qu'il y a d'adopter des mesures qui y donnent immédiatement suite, de façon à mettre les expéditeurs de l'île du Prince-Edouard sur le même pied que ceux du Cap-Breton ou de l'île de Vancouver;

Considérant donc que, pour les transports qui s'opèrent entre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et celui de l'Intercolonial, les envois de marchandises sont assujettis, été comme hiver, à trois tarifs de bref parcours, y compris celui qu'impose la traversée du détroit;

Considérant que, pour de pareils envois, les transports qui s'opèrent par l'Intercolonial entre la terre ferme et le Cap-Breton ne sont soumis, nonobstant la traversée du détroit de Canso, qu'à un seul tarif, qui est d'entier parcours, la différence étant que pour un

parcours de 80 milles, ce qui, pour un chargement de quinze tonnes de produits de 8e catégorie, coûte $45 à l'expéditeur qui envoie ses marchandises dans l'île ou les en fait sortir, ne coûte que $28 sur l'Intercolonial pour un parcours de même longueur. Pour des marchandises de la première catégorie, l'expéditeur insulaire qui envoie sa marchandise hors de l'île est encore plus injustement traité que l'expéditeur de la terre ferme qui envoie sa marchandise dans l'île,

Cette Chambre émet le vœu :

Que le Gouvernement, pour tout le parcours des voies ferrées qui lui appartiennent tant dans l'île que sur la terre ferme, établisse un tarif applicable au transport des marchandises qui entrent dans l'île ou qui en sortent, comme si le chemin de fer se prolongeait sans interruption de l'île à la terre ferme;

Que le même principe soit appliqué aux envois chargés dans l'île et transbordés sur les convois de l'Intercolonial;

Arrêté : Que des copies de ce vœu soient adressées au ministre des Chemins de fer et aux représentants à Ottawa des Provinces maritimes.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Le ministère étudie en ce moment cette question.

M. l'ORATEUR : Question réservée.

BILLS D'INTERET PRIVE— REGLE 88.

M. A.-A. McLEAN (par M. Blain) demande :

1. Combien, dans les huit jours qui ont précédé la réunion du Parlement, a-t-il été déposé de bills d'intérêt privé entre les mains du greffier de la Chambre?

2. Pour combien de bills d'intérêt privé l'amende de $5 par jour prévue par la règle 88 a-t-elle, jusqu'à cette date, été imposée?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Trente-deux.

2. Vingt-sept.

INTERCOLONIAL—AGRANDISSEMENT DE LA GARE D'ELGIN-ROAD.

M. PAQUET (par M. Blain) demande :

1. Depuis le 26 mars 1906, le Gouvernement a-t-il chargé un des officiers de l'Intercolonial de louer ou d'acheter un terrain à la station d'Elgin-Road, comté de L'Islet, pour faciliter davantage les opérations du trafic?

2. Si ce terrain n'est pas loué ou acheté, le Gouvernement a-t-il décidé de louer ou d'acheter un terrain afin de faciliter le commerce?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui. M. le surintendant Dubé a été chargé d'obtenir un terrain pour augmenter les installations du chemin de fer à la station d'Elgin-Road.

2. Nous avons reçu, de diverses personnes, des offres par écrit de nous vendre du terrain afin de nous donner plus d'espace à la station Elgin-Road, mais rien n'a été encore décidé car nous n'avons pas d'argent pour acheter ce terrain.

M. MARTIN.

SERVICE DES POSTES A ST-DAMASE (ASHFORD), SAINTE-PERPETUE ET SAINT-PAMPHILE, COMTE DE L'ISLET.

M. PAQUET (par M. Blain) demande :

Le Gouvernement a-t-il décidé d'accorder un service postal quotidien, le 1er janvier 1907, à la population de Saint-Damase (Ashford), de Sainte-Perpétue et de Saint-Pamphile, dans le comté de l'Islet ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (pour le ministre des Postes) : Oui.

RUMEUR D'OFFRE DE VENTE D'UNE CHARGE DE JUGE DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. MACPHERSON demande :

1. Est-il venu à la connaissance du Gouvernement qu'il a été dit publiquement qu'une charge de juge dans la Colombie-Anglaise était à vendre?

2. Ces déclarations sont-elles fondées?

3. Des représentations ont-elles été faites au ministre de la Justice à ce sujet?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Oui, par la lecture d'informations parues dans divers journaux.

2. Aucunement.

3. On s'est contenté de lui communiquer les journaux où il était dit que cette accusation avait été portée dans un discours récemment prononcé dans la Colombie-Britannique.

BUREAU DE POSTE DE GALT.

M. LENNOX demande :

1. Quel montant total a été dépensé jusqu'à ce jour pour l'agrandissement, la réfection et l'ameublement du bureau de poste de Galt?

2. Quel sera le coût total quand les travaux seront terminés?

3. Quand ces travaux seront-ils terminés?

4. Des soumissions ont-elles été demandées?

5. Les travaux sont-ils faits à l'entreprise ou autrement?

6. Un conducteur ou surveillant des travaux est-il employé ? Quel est son nom et le chiffre de ses appointements, et qui l'a recommandé?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. $9,307.05.

2. $11,500.

3. Tout est pour ainsi dire entièrement terminé.

4. Oui.

5. Oui.

6. Les travaux sont sous la direction du conducteur des travaux, M. T. A. Hastings, de Toronto.

HAUSSES DE FUSIL SUTHERLAND.

1. Combien de hausses à combinaison Sutherland ont été achetées par le Gouvernement jusqu'à cette date?

2. De qui ont-elles été achetées et à quel prix?

3. Y a-t-il un marché ou une convention pour la quantité à fournir?

4. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour s'assurer du coût exact de fabrication de la hausse? Dans l'affirmative, quelles mesures?

5. Sur quels rapports la hausse a-t-elle été adoptée; et le ministre les déposera-t-il sur la table?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1 et 2. Le 16 avril 1906, un marché a été passé avec la Sutherland Rifle Sight Co., pour la fourniture de 36,000 hausses à combinaison Sutherland. Ce marché avait été autorisé par décret du conseil. Le prix est de $1, pour livraison aux salles d'inspection de la Milice, à Ottawa, du 15 septembre 1906 au 15 mars 1908. Nous n'avons rien reçu encore. On peut effectuer une économie de 40 cents en faisant fabriquer les nouveaux fusils Lee-Enfield, dont nous pourrions avoir besoin, sans la hausse Lee-Enfield, qui serait alors remplacée par la hausse Sutherland. Alors le prix net des hausses Sutherland se trouverait être de 60 cents.

3. Le coût exact n'a pas été établi, mais le ministre est persuadé que le prix demandé est raisonnable.

4. La hausse a été adoptée sur rapports soumis par divers officiers du département, y compris l'ex-commandant général, lord Dundonald, le lieutenant-colonel Cartwright, inspecteur de mousqueterie, et le lieutenant-colonel Holmes, aujourd'hui sous-adjudant général de mousqueterie. Tous ces rapports seront déposés sur le bureau de la Chambre.

CARBURE DE CALCIUM.

M. AMES demande :

1. Quelle quantité de carbure de calcium a été achetée par le département de la Marine et des Pêcheries de l'Ottawa Carbide Company depuis le 1er juillet 1905 ?

2. Quel a été, de temps à autre, le prix par livre payé par le département à ladite compagnie?

3. Le transport entre Ottawa et les localités où le carbure est employé est-il payé par le département ou par la compagnie?

4. Le Gouvernement a-t-il passé un marché avec ladite compagnie pour la fourniture de cet article? Dans l'affirmative, quand expirera-t-il?

5. Quelle quantité de carbure le Gouvernement a-t-il achetée depuis le 1er juillet 1905 de toute compagnie autre que l'Ottawa Carbide Company, et quel prix a-t-il payé?

6. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il demandé des soumissions pour la fourniture de cet article? Dans la négative, pourquoi?

7. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu d'autres compagnies des offres pour fournir du carbure à un prix plus avantageux (non compris le transport) que celui actuellement payé à la Ottawa Carbide Company? Dans l'affirmative, pourquoi ces offres n'ont-elles pas été acceptées?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 396 tonnes .13.

2. Avant le 1er juillet 1906, 3 cents ¼ par livre, y compris le transport. Depuis le 1er juillet 1906, 3 cents par livre, y compris le transport. Les soumissions pour la présente année stipulent que les livraisons seront faites aux diverses agences.

3. Il est payé par la compagnie.

4. Un marché a été passé avec l'Ottawa Carbide Company, et ce marché expire le 31 mars 1907.

5. Nous n'avons pas acheté de carbure d'une autre compagnie.

M. AMES : L'honorable ministre n'a pas répondu à la question n° 7.

M. BRODEUR : J'ai dit : non. Nous avons accepté la soumission la plus basse.

INSPECTION DES MAGASINS MILITAIRES.

M. WORTHINGTON demande :

1. Y a-t-il dans l'administration ou le département de la Milice des employés chargés d'inspecter les selles, harnachements et autres articles pour chevaux ; les avant-trains d'affûts, les caissons, fourgons, ambulances, etc ?

2. Quels sont les noms de ces employés et les devoirs de chacun ?

3. Font-ils partie de la force permanente ?

4. Dans la négative, comment sont-ils payés ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Oui.

2. Les inspecteurs de sellerie sont le lieutenant-colonel R. Brown, d'Ottawa, et le sergent, R. Woodcock, de Toronto.

L'inspecteur des voitures d'artillerie est le lieutenant-colonel W. G. Hurdman, d'Ottawa.

3. Le sergent Woodcock est le seul qui fasse partie de la troupe permanente.

4. Le lieutenant-colonel Hurdman et le lieutenant-colonel Brown reçoivent 2 p. 100 sur la valeur des fournitures inspectées.

SOUMISSIONS POUR CHARBON A SOREL.

M. AMES demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il demandé des soumissions cachetées, en avril 1905, pour 10,000 tonnes de charbon bitumineux et passé au tamis, devant être livrées à Sorel ?

2. Quelles offres ont été reçues, en réponse, et quels étaient les prix dans chaque soumission?

3. Des soumissions ont-elles été refusées ou mises de côté, et dans l'affirmative, pour quelle raison ?

4. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

5. La même méthode a-t-elle été suivie en 1906, et dans l'affirmative, quelles ont été les offres, les prix demandés, et à qui l'entreprise a-t-elle été accordée?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. La T. F. Moore Co., Montréal—charbon américain de Reynoldsville :
Rendement brut par tonne, en entrepôt.. .. .. .

genre de wagons constituera une économie et sera avantageux tant pour le chemin de fer que pour la population.

SERVICE DE DISTRIBUTION DES LETTRES A CHARLOTTETOWN

M. LEFURGEY demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un service de distribution des lettres à Charlottetown dans le plan général à l'étude?
2. A quelle date le Gouvernement se propose-t-il d'inaugurer ce service?

L'honorable M. SYDNEY FISHER, pour le directeur général des Postes) : La question d'établir un service de distribution de lettres à Charlottetown a déjà été soumise à l'attention du ministère par l'honorable M. A. B. Warburton, et l'on a informé ce dernier que sa requête serait examinée lorsqu'on mettra à l'étude le projet général d'extension des services de livraison gratuite.

DEPENSES DE LA COMMISSION DES PECHERIES.

M. BENNETT (par M. Blain) demande :

1. Quel montant a été dépensé jusqu'à cette date pour la commission des pêcheries composée du professeur Prince, John Bernie et M. Noble ?
2. Quel montant a été payé à chacun d'eux à titre d'allocation quotidienne comme commissaires, et à titre de dépenses ?
3. D'autres montants ont-ils été payés?
4. La commission a-t-elle terminé ses travaux ? Dans l'affirmative, quand son rapport sera-t-il déposé ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $1.305.17.
2. Le chiffre de l'allocation quotidienne est à l'étude. Dépenses : John Bernie, $778.80 ; Jas. J. Noble, $331.70 ; professeur Prince, $194.67.
3. Aucun, à la connaissance du ministère.
4. La commission n'a pas encore terminé ses travaux. Son rapport est attendu peu de temps après qu'elle aura fini.

MAITRE DE POSTE A BETHANY (ONTARIO).

M. WARD (par M. Sam. Hughes) demande :

1. Qui est maître de poste à Bethany, comté de Durham?
2. Depuis quel temps occupe-t-il cette situation ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (au nom du directeur général des Postes) :

1. M. William Morrison est maître de poste à Bethany, comté de Durham.
2. Depuis le 1er août 1902.

IMPORTATION D'ARTICLES EN TRICOT.

M. LALOR (pour M. Blain) demande :

1. Quelle est la valeur des articles en tricot importés d'Allemagne chacune des années de 1900 à 1906 inclusivement ?
2. Quelle est la valeur des articles en tricot importés de la Grande-Bretagne pendant chacune des années susdites ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Importations d'Allemagne :

Exercices.	
1900	$ 119,116
1901	99,804
1902	121,205
1903	214,727
1904	177,033
1905	212,808
1906	276,772

2. Importations de la Grande-Bretagne :

Exercices.	
1900	$ 733,042
1901	685,320
1902	671,204
1903	999,469
1904	1,213,951
1905	1,387,115
1906	1,641,312

REPRODUCTION ARTIFICIELLE DU HOMARD A LA BAIE D'EGMONT.

M. LEFURGEY demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une demande ou une pétition pour la création d'établissement de reproduction artificielle du homard à ou près de la baie Egmont, sur la rive sud de l'île du Prince-Edouard ?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de créer un semblable établissement ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.
2. Diverses requêtes ont été reçues, demandant l'organisation de nouveaux établissements pour la reproduction artificielle du homard sur la côte de l'Atlantique ; mais la question du choix de la baie d'Egmont n'a pas encore été décidée.

RENVOI D'UNE MOTION RELATIVE AUX TARIFS DE TRANSPORT.

M. SAM HUGHES (Victoria) demande :

Un état indiquant les tarifs de transport, généraux et de de gare à gare, en usage sur toute ligne de chemin de fer ou de steamers, avec indication détaillée des taux imposés sur chaque classe de marchandises d'une station à une autre, et aussi sur les marchandises expédiées en transit par le territoire canadien ou expédiées du Canada en pays étrangers ou en Grande-Bretagne et en Irlande.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il serait tout à fait impossible de produire un pareil relevé. Il faudrait un an pour le préparer. Si mon

honorable ami (M. Sam Hughes) veut limiter sa demande à une ligne particulière quelconque, nous pourrons y arriver, mais s'il nous faut nous enquérir de tous les tarifs, les ressources de la commission seront insuffisantes.

(La motion est réservée.)

MOTION RELATIVE A LA STANDARD CHEMICAL COMPANY.

M. ROBITAILLE (comté de Québec) demande :

Copie de tous décrets du conseil, correspondance et autres papiers concernant la "Standard Chemical Company, Limited," ou Pevelan et Cie, et ses relations avec les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur depuis la date de l'autorisation légale de cette compagnie jusqu'à présent.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes): Il n'y a pas d'objection à donner à l'honorable député (M. Robitaille) tout ce que nous pouvons lui donner à ce sujet. Naturellement, il ne s'attendra pas à recevoir les factures ni les copies des inscriptions, mais les documents que nous pouvons lui fournir seront produits.

(La motion est adoptée.)

MOTION TOUCHANT LA CONDUITE DE CERTAINS EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton-est) demande :

Copie de tous rapports, enquêtes, ordres ou correspondance, depuis le 1er janvier 1905, concernant la mauvaise conduite, ou négligence supposée dans leurs devoirs, de a) I. L. Burrill, payeur au service de l'Intercolonial; b) Moses Tracey, inspecteur des nettoyeurs de wagons; c) Bruce McDougall, du bureau de l'auditeur de l'Intercolonial à Moncton; aussi, un exemplaire des règlements en vigueur depuis la date ci-haut mentionnée jusqu'au temps actuel, concernant les employés de l'nItercolonial.

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux: Je dois dire qu'il n'y a pas de documents relatifs à J. L. Burrill ; de fait, il n'y a, relativement à ces employés, aucun document attestant qu'il y ait eu mauvaise conduite ou négligence de leur part. Il ne peut y avoir d'objection à fournir le reste des renseignements relatifs à la copie des règlements en vigueur.

(La motion est adoptée.)

PAIEMENT A GEORGE COCHRANE, DE MONCTON.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton-est) demande :

Un état indiquant toutes les sommes payées depuis le 1er janvier 1904 jusqu'à ce jour à George Cochrane, marchand de farine et de son, de Moncton, pour approvisionnements fournis ou services rendus à l'Intercolonial, et faisant connaître, pour chaque item dans chaque transaction, quand et par qui la commande a été donnée, la nature et la quantité des articles fournis, la nature des services rendus, les prix payés et le nom de la personne qui a attesté l'exactitude de chaque compte.

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il n'y a à Moncton personne qui porte ce nom et qui soit marchand de farine et de son. Il y a un M. George-H. Cochrane qui est manufacturier de pièces de charpente, marchand de bois et marchand à commission. Il demeure à Moncton et a fait des affaires avec le chemin de fer intercolonial au cours de l'année dernière et des années précédentes. Si l'honorable député veut amender sa motion conformément aux faits en mettant le nom de George H. Cochrane, et en biffant les mots "marchand de farine et de son", les renseignements pourront être apportés.

M. BARKER : J'ai l'honneur de proposer l'adoption de ma motion modifiée dans le sens indiqué par le ministre.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

MOTION RELATIVE A LA "SUB-TARGET GUN COMPANY".

L'honorable M. GEORGE FOSTER (Toronto-nord) demande :

Copie de tous papiers, décrets rendus en conseil, rapports d'experts ou de fonctionnaires, et de toute correspondance concernant l'adoption et l'achat de 250 fusils à sous-cibles pour le département de la Marine, et plus spécialement copie de toutes lettres échangées entre l'"Ontario Sub-Target Company," M. B. H. Jewell, M. Hartley Dewart, C.R., ou tout directeur ou actionnaire de ladite compagnie et le ministre de la Milice ou son secrétaire particulier au sujet d'achats, ou de contrats ou conventions d'achat, projetés ou exécutés, et les paiements faits pour cet objet.

M. FOSTER : Je propose comme amendement de changer les initiales de M. Jewell en "J. H. Jewell".

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : J'aimerais que l'honorable député (M. Foster) insère le mot "contrats" avant les mots "décrets du conseil" au commencement de la motion, et retranche le mot "Ontario". La compagnie se nomme la "Sub-Target Gun Company, limited". L'honorable membre a déjà ajouté le nom de M. J. H. Jewell : je voudrais ajouter le mot " secrétaire" après le nom.

M. FOSTER : Est-il nécessaire d'ajouter le mot "secrétaire" après le nom de M. Jewell ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est le secrétaire de la compagnie.

M. FOSTER : Cela ferait simplement comprendre les lettres échangées entre le ministère et M. Jewell en sa qualité de secrétaire. Je veux toutes les lettres.

Sir FREDERICK BORDEN : Alors, très bien.

(Motion agréée, telle qu'amendée.)

MOTION RELATIVE A LA JETEE DE PORT-DANIEL.

M. A. MARTIN demande :

Copie de toute correspondance, tous télégrammes, soumissions et devis de l'ingénieur au sujet de l'adjudication des travaux de construction du prolongement de la jetée de Port-Daniel, dans le comté de Bonaventure.

Monsieur l'Orateur, je désire ajouter les mots, "le 30 mai 1904" à la fin de la motion.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

MOTION RELATIVE A CERTAINS OBJETS ADMIS FRANCS DE DROITS.

M. J. D. REID (Grenville), par M. Hughes, demande :

Un état indiquant:

1. La nature de tous les articles imposables importés en franchise en Canada pendant chacune des années 1902, 1903, 1904 et 1905 en vertu de quelque décret du conseil ou règlement, ou autre autorité permettant l'entrée en franchise d'articles imposables, pour l'usage de l'administration;

2. La valeur de tous lesdits articles importés en Canada pendant chacune desdites années sur lesquels une remise de droits a été donnée ou autorisée en vertu de quelque décret du conseil, règlement ou autorité comme susdit. et aussi le montant de ladite remise dans chaque cas ;

3. Les noms et domiciles des diverses personnes, soci,tés ou maisons de commerce qui ont ainsi importé lesdits articles dans chaque cas, et la valeur des articles, dans chaque cas, importés par chacune desdites personnes, sociétés ou maisons de commerce.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Je crois que c'est une répétition de la motion déposée l'an dernier par l'honorable député, et au cours d'une conversation que j'avais eu avec lui et le chef de l'opposition, elle avait été quelque peu condensée et ramenée dans certaines limites. La même difficulté se présente cette année à propos de la motion inscrite à l'ordre du jour, mais je peux donner ces renseignements sur le bureau de la Chambre demain.

M. R. L. BORDEN : Je crois que l'idée de l'honorable député (M. Reid) est d'obtenir une réponse dans la forme condensée dont parle le ministre et qui je crois a été énoncée dans une lettre écrite par l'honorable député de Leeds au ministre.

M. PATERSON : Alors cette motion peut être retirée et je déposerai les renseignements sur la table de la Chambre demain.

(La motion est retirée.)

MOTION RELATIVE AUX FOURNITURES DE LA COMPAGNIE DES FUSILS ROSS.

M. WORTHINGTON, par M. Foster, demande :

Copie de tous marchés entre la compagnie des fusils Ross et le Gouvernement ou le département de la Milice pour la fourniture de fusils, munitions ou autres articles ; et de tous décrets en conseil, correspondance, rapports et documents, et papiers concernant ces contrats ou y ayant rapport ; et aussi concernant les opérations de la compagnie et ses transactions avec le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements, y compris le département des Douanes.

L'honorable M. WM PATERSON (ministre des Douanes) : En ce qui concerne le ministère des Douanes je ne suppose pas que l'honorable député désire inclure dans sa motion les factures ou inscriptions ; à cette exception près, je n'ai aucune objection.

(La motion est adoptée.)

MOTION RELATIVE AU TARIF DES MARCHANDISES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. H. G. AMES (Saint-Antoine, Montréal) demande :

Un état indiquant, au moyen d'un tableau comparatif, la différence des prix exigés pour le transport des dix classes d'articles principalement transportées, d'après le tarif régulateur des marchandises, en vigueur en 1904, et celui présentement en usage sur l'Intercolonial des gares ci-après mentionnées :

1. De Truro: a)à Hopewell, à New-Glasgow, à Pictou, à Antigonish, à Port-Mulgrave, à Grand-Narrows, à Sydney, à Glace-Bay, à Louisbourg; b) à Pictou; c) à Londonderry, à Amherst, à Sackville, à Shédiac, à Moncton, au Cap-Tourmentin.

2. De Moncton (a) à Salisbury, à Sussex, à Norton, à Saint-Jean ; (b) à Kent-Junction, à Weldford, à Newcastle, à Dalhousie, à Campbellton.

3. De Lévis: a) à Berthier-en-bas, à Saint-Thomas de Montmagny, à Sainte-Anne de la Pocatière, à la Rivière-du-Loup, à Rimouski, à Causapscal, à Métapédia; b) à Drummondville, à Sainte-Rosalie, à Montréal.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Rien ne s'opposera à la communication des renseignements demandés, pourvu que l'honorable député rende sa motion intelligible. Il est dit dans la première partie :

De Truro: a) à Hopewell, à New-Glasgow.

Cela signifie-t-il de Truro à New-Glasgow? Et, plus loin : " à Pictou " ; est-ce à dire de Truro à Pictou ? Dans ce cas-là, pourquoi l'honorable député fait-il une nouvelle subdivision : " b) à Pictou " ? De quel point de départ s'agit-il dans cette subdivision " b " " à Pictou ", si la subdivisoin " a " s'applique déjà au prix de transport de Truro à Pictou ? Rien ne s'opposera à l'adoption de cette motion, pourvu que l'honorable député la rédige de manière à ce que nous puissions la comprendre. L'adopter telle

quelle ne contenterait ni les administrateurs du chemin de fer ni l'honorable député, attendu que nous pourrions ne pas comprendre quels sont les renseignements que celui-ci désire.

M. AMES : Il s'est glissé une légère erreur dans l'impression de la motion. La 5e ligne renfermait les mots suivants "de gare en gare tel que mentionné plus bas" et le typographe les a laissés de côté. J'ai choisi trois endroits, Truro, Moncton et Lévis, et j'ai demandé quels sont les prix de transport des marchandises depuis les gares situées dans un certain rayon. La motion se comprendrait très bien si on avait inséré les mots "de gare en gare". Afin d'éviter une répétition inutile, on pourrait supprimer les mots "à Pictou" dans l'alinéa de la lettre "a", mots qui se retrouvent dans l'alinéa suivant. Ainsi, ma pensée serait clairement exprimée. Je désire connaître les tarifs applicables aux articles le plus souvent transportés entre trois villes reliées par l'Intercolonial et les gares situées le long des voies ferrées qui convergent vers ces trois points. Ainsi modifiée, la motion sera claire.

(La motion modifiée est adoptée.)

MOTION RELATIVE AU TARIF DES VOYAGEURS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. H. B. AMES (Montréal, Saint-Antoine), demande :

Un état indiquant, au moyen d'un tableau comparatif, le tarif régulateur des voyageurs, sur l'Intercolonial, en 1904, et celui présentement en vigueur; cet état devant être préparé de manière à nous permettre de comparer facilement la différence entre ces deux tarifs pour les endroits suivants:

1. De Truro: a) à Hopewell, à New-Glasgow, à Pictou, à Antigonish, à Port-Mulgrave, à Grand-Narrows, à Sydney, à Glace-Bay, à Louisbourg; b) à Pictou; c) à Londonderry, à Amherst, à Sackville, à Shédiac, à Moncton, au Cap-Tourmentin.

2. De Moncton a) à Salisbury, à Sussex, à Norton, à Saint-Jean; b) à Kent-Junction, à Welford, à Necastle, à Dalhousie, à Campbellton.

3. De Lévis a) Berthier-en-bas, à Saint-Thomas de Montmagny, à Sainte-Anne de la Pocatière, à la Rivière-du-Loup, à Rimouski, à Causapscal, à Métapédia; b) à Drummondville, à Sainte-Rosalie, à Montréal.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : On devrait rédiger autrement cette motion pour l'appliquer à tous les prix de transport, car plusieurs n'ont pas subi de changement. Pour le transport à de courtes distances, jusqu'à 200 milles, je crois, les prix sont les mêmes depuis un grand nombre d'années. Il faudrait demander le tarif aujourd'hui en vigueur comparé à celui de 1904. Si l'honorable député modifie sa motion dans le sens que j'indique, elle sera adoptée d'emblée. Autrement, je devrai en altérer la rédaction pour l'appliquer à un état complet des changements faits au tarif des voyageurs. De cette manière, je pourrai fournir les renseignemnts que l'honorable député demande et tous ceux qui ont trait à la question.

M. AMES : Je croyais que les membres de cette Chambre, afin de ne pas perdre de temps et de ne pas retarder les travaux, pouvaient se procurer des renseignements, sous une forme condensée, sans être tenus de parcourir tout le tarif des voyageurs. Le ministre manifeste l'intention de déposer le tarif de 1904 et celui présentement en vigueur, laissant aux députés qui ne sont pas du métier la tâche de les comparer. Ce n'est pas se rendre à mon désir. Je voulais seulement obtenir un tableau comparatif des tarifs des voyageurs pour leur transport à Truro, Moncton et Lévis, où ils se rendent en grand nombre, depuis les gares de l'Intercolonial situées dans un certain rayon de ces trois villes.

Ma motion me semble très claire. Si elle me permettait d'établir que les tarifs des voyageurs sont les mêmes pour le transport à ces endroits peu éloignés, j'aurais atteint mon but. Il nous est difficile, à nous qui ne sommes pas du métier mais qui désirons établir une comparaison entre le présent et le passé, d'arriver à ce résultat en compulsant les états détaillés fournis par un chemin de fer. J'espérais que le département consentirait à simpifier les choses en faisant connaître queques articles des tarifs des voyageurs en vigueur en 1904 et en 1906.

(Motion réservée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A OCTROYER DES TERRES AUX VETERANS DE LA GUERRE SUD-AFRICAINE.

M. SAM. HUGHES (Victoria) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

Cette Chambre est d'avis que des terres devraient être concédées à ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine, de 1899 à 1902, et qui résident dans le Manitoba, la Saskatchewan ou l'Alberta.

Monsieur l'Orateur, depuis 1900, je n'ai pas laissé passer une session parlementaire sans signaler ce projet à l'attention du Gouvernement. Tout d'abord, le premier ministre et le ministre de la Milice l'ont accueilli avec beaucoup d'amabilité et ont fait observer que, tant que les provinces du Nord-Ouest ne seraient pas autonomes, il y aurait lieu de se demander si le Gouvernement pouvait accorder des concessions sans être exposé à rembourser aux provinces le prix des terres ainsi concédées.

Je ne rechercherai pas les motifs qui ont engagé le Gouvernement à conserver l'administration des terres lorsqu'il a conféré l'autonomie aux provinces du Nord-Ouest. Cependant, il me semble qu'il n'a plus d'excuse plausible pour refuser ces concessions à ceux qui ont pris part à la guerre

sud-africaine. Il est inutile de discuter cette question qui a fait à maintes reprises le sujet des délibérations de la Chambre.

Depuis plusieurs années, il est d'usage en Angleterre d'accorder des concessions de terres aux soldats. Il y eut plusieurs de ces concessions au Canada dans les premiers temps de notre histoire et plusieurs des soldats qui ont été l'objet de ces faveurs vivent encore. D'ordinaire, les provinces qui administraient les terres situées dans leurs limites accordaient ces concessions. Lorsque la révolte de 1885 au Nord-Ouest fut étouffée, les autorités fédérales donnèrent aussi des certificats de terre aux volontaires qui avaient pris les armes dans cette circonstance. Ceux qui partirent du Canada pour défendre l'empire dans le sud-africain n'étaient pas des mercenaires. Ceux qui restèrent dans leurs foyers ont beau dire que nos volontaires voulaient s'amuser, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Ils ont risqué leur vie et plusieurs ne sont jamais revenus. Ils ont rendu de grands services au Canada. L'immigration qu'ils ont favorisée vaut dix fois plus que tous les certificats que nous aurions à donner à ceux d'entre eux qui sont domiciliés dans l'Ouest.

Je me demande si j'aurais raison de solliciter des certificats en faveur de ceux qui se sont domiciliés dans l'Ontario et les autres provinces où ils ont déjà obtenu des terres, mais je crois que les soldats des provinces qui n'ont pas de terres à concéder, comme le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, sont dignes de la sollicitude du ministère.

Je ne m'attarderai pas à discuter cette question. Le premier ministre et le ministre de la Milice la connaissent déjà et j'espère qu'ils reconnaîtront de cette manière les services des braves du Nord-Ouest qui se sont rendus au Sud-Africain où ils ont risqué leur vie pour l'honneur du Canada et qui ont contribué on ne peut plus à faire connaître notre pays.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Monsieur l'Orateur, je ne crois pas nécessaire de commenter longuement les paroles du représentant de Victoria (M. Sam Hughes). Ainsi qu'il l'a démontré, l'usage a consacré ces concessions de terres. On en a accordé dans des cas où les fatigues et les dangers avaient été moindres. La population du Nord-Ouest est fière de ses volontaires et des services qu'ils ont rendus à l'empire sur les champs de bataille du Sud-Africain. Eu égard au nombre de ses habitants, le Nord-Ouest a fourni plus de volontaires que toute autre partie du Canada, et, probablement, de l'empire, sauf le Sud-Africain. Il est incontestable que c'est sous l'aiguillon du plus pur patriotisme et d'un sentiment élevé de leur devoir qu'ils ont offert leurs services. Il me suffira de mentionner un cas dont j'ai eu connaissance, celui d'un proche voisin, l'un des cultivateurs les plus prospères de la région qui a confié sa ferme à son épouse et est parti avec ses deux fils pour s'enrôler dans l'un des deux premiers détachements.

Ces volontaires ont bien mérité de leur patrie et on devrait les récompenser. Ils ont mieux servi la cause de l'unité de l'empire qu'ils le croyaient alors, et le souvenir des services qu'ils ont rendus leur survivra longtemps. Cette question serait tranchée par les provinces qui jouissent pleinement des avantages de la confédération ; malheureusement, les provinces du Nord-Ouest n'ont pas obtenu l'autonomie entière et elles ne peuvent pas disposer de leur territoire. Si elles en avaient le pouvoir, elles accorderaient ces concessions de terres, je n'en doute pas. Je dois avouer que j'ai été surpris d'apprendre que le très honorable premier ministre justifiait son refus en alléguant la crainte d'avoir à rendre compte des terres que le Gouvernement concéderait.

En 1901, l'Assemblée législative des territoires du Nord-Ouest adoptait à l'unanimité des voix une résolution ayant trait à cette même question. J'en ferai lecture à la Chambre parce qu'elle réfute victorieusement l'objection soulevée par le premier ministre :

Sur la proposition de M. Macdonald, appuyée par M. Villeneuve, la résolution suivante est adoptée:

Considérant que, pendant les deux dernières années, l'empire anglais a eu une guerre à soutenir au Sud-Africain;

Considérant que des volontaires, domicilés dans ces territoires, ont aidé à maintenir l'intégrité de l'empire anglais ;

Considérant qu'ils se sont acquittés de leurs devoirs de manière à faire honneur à leur patrie ;

Cette assemblée représente aux autorités fédérales qu'il y a lieu d'accorder une concession de terre dans les territoires du Nord-Ouest, à chaque volontaire, domicilié dans leurs limites, qui a pris part à la campagne.

Voilà l'opinion qu'a formellement exprimée la chambre d'assemblée des territoires du Nord-Ouest, et je n'ai pas le moindre doute que cette opinion existe encore dans les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan. Cette résolution fut adoptée le 12 juin 1906. J'étais présent dans cette occurrence et je me souviens qu'on prétendait que ces terres appartenaient en réalité aux habitants des territoires. Il n'était pas juste, disait-on, d'avoir à se présenter chapeau bas devant les autorités fédérales pour les prier de concéder ces terres à nos volontaires.

Toutefois, on voulait d'abord leur faire concéder des terres et, je le répète, le projet de résolution fut adopté à l'unanimité des voix. L'Etat a maintenant décidé de retenir ces terres et il n'y a plus d'excuse pour différer la solution de cette question. J'espère que le ministère ne s'opposera pas à l'adoption de ce projet de résolution.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Depuis quelques années, cette question préoccupe tous les représentants de l'Ouest au Parlement. Je sais qu'on m'en a souvent

parlé et je l'ai discutée avec le ministre de la Milice (sir Frederick Borden). Dans tout le pays, on croit généralement qu'il y a lieu d'accorder en récompense des concessions de terre à ceux qui ont volontairement pris part à la campagne, bien qu'ils aient touché la solde promise. Les provinces de la Colombie-Anglaise et d'Ontario ayant suivi cette ligne de conduite, ce serait de la mesquinerie de la part des autorités fédérales de n'en pas faire autant dans l'Alberta et la Saskatchewan où elles sont propriétaires des terres.

J'approuve ce qu'on a dit mais je crois que le département, s'il décide de concéder des terres aux habitants du Nord-Ouest qui se sont rendus au Sud-Africain pour défendre l'empire à l'heure du danger, devra donner ces terres aux colons sérieux, à ceux qui étaient domiciliés dans ces provinces lorsqu'ils ont pris les armes. Ces concessions devraient se faire aux mêmes conditions qui furent imposées il y a quelques années à ceux qui firent du service dans l'une des deux révoltes qui ont éclaté au Nord-Ouest. Chaque certificat donnait le droit de réclamer 320 acres de terre. N'importe qui pouvait obtenir une concession gratuite de 160 acres, mais le Gouvernement donna des certificats pour une étendue double. Ceux qui les recevaient étaient tenus d'accomplir les conditions reatives à la résidence et autres imposées aux concessionnaires de homesteads, moyennant quoi ils obtenaient non seulement une concession gratuite mais 160 acres de plus, parce qu'ils avaient pris les armes pour réprimer la révolte. Si l'on suivait la même ligne de conduite, ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine obtiendraient un quart de section, sans compter un homestead, lorsqu'ils en auraient le droit. Par là, on faliciterait le peuplement du pays sans donner prise à la spéculation.

J'espère que le ministre pourra faire quelque chose dans ce sens-là, afin de se rendre au désir généralement exprimé par ceux des habitants des provinces de la Saskatchewan et d'Alberta qui ont pris part aux hostilités.

M. JOHN HERRON (Alberta) : Je regretterais de voir adopter ce projet de résolution si on doit y attacher les restrictions suggérées par l'honorable député (M. Turriff). Bien que j'approuve en partie sa proposition, la réalisation de son projet soumettrait à de grands inconvénients plusieurs de ceux auxquels il veut conférer des avantages. Plusieurs d'entre eux demeurent dans des endroits où il n'y a plus de homesteads disponibles. Les uns se sont déjà prévalus du droit d'obtenir une concession gratuite, et ce serait leur rendre un piètre service que de leur concéder des terres dans une autre partie du pays où ils seraient obligés d'aller résider.

Notre collègue propose de décider qu'ils aient le droit de réclamer un homestead avant de pouvoir obtenir ces 160 acres de terre. Pour les raisons que j'ai déjà énumérées, on devrait leur concéder ces 160 acres aux conditions les moins onéreuses, sans exiger qu'ils soient propriétaires d'une concession gratuite et sans les astreindre aux exigences imposées à ceux-là. Règle générale, ils se sont domiciliés dans des endroits où il leur est impossible de se plier à ces exigences.

Pour en revenir à la motion, il me semble que notre pays ne devrait pas hésiter à accorder ces concessions de terre à ceux qui ont combattu pour l'empire dans le Sud-Africain. Ayant eu mon domicile dans une partie du pays d'où un grand nombre de jeunes gens sont partis pour le théâtre de la guerre, je sais personnellement que plusieurs d'entre eux ont quitté un foyer, et des biens matériels considérables pour se rendre sous les drapeaux, animés par le sentiment de leur devoir envers l'empire. Il est facile de recruter des volontaires lorsque le succès sourit à nos armes sur tous les champs de bataille mais il n'est pas aussi aisé d'en enrôler lorsque la nation est en danger, comme elle l'était à ce moment-là. Ceux-là ont offert leurs services parce qu'ils désiraient voler au secours de l'empire. Selon moi—et c'est le sentiment général—ils étaient les plus aptes à accomplir certains services spéciaux. Ils ont répondu à tout ce que la population canadienne attendait d'eux.

Si vous me permettez de citer un exemple de la bravoure et du dévouement de nos volontaires canadiens, je mentionnerai un fait d'armes accompli au Sud-Africain par quatre citoyens de la ville où j'habite.

Il y avait deux frères du nom de Miles, un troisième nommé Morden et un autre répondant au nom de Kerr. Un matin, on les fit sortir du camp et on les conduisit près d'une ligne de chemin de fer qu'ils devaient défendre contre les entreprises de l'ennemi. Leur escorte était à peine partie qu'is furent attaqués par un grand nombre de soldats ennemis. Celui qui commandait dépêcha un de ses hommes, son frère, pour conduire les montures au camp et porter la nouvelle de l'escarmouche. Avant l'arrivée des renforts, Morden et Kerr furent tués, l'un d'une balle à la tête et l'autre d'une balle au cœur. Miles reçut neuf blessures et, cependant, il tint l'ennemi à distance. Je crois qu'un pareil épisode fera mieux connaître notre pays à l'étranger que tout autre exploit. Selon moi, la population canadienne n'hésiterait pas à accorder à ces volontaires 160 acres de terre aux conditions les plus généreuses. J'espère que la présente résolution sera adoptée et que le Gouvernement fera preuve d'une grande libéralité.

M. A. A. LEFURGEY (île du Prince-Edouard) : Sans vouloir m'opposer à ce qu'on rende justice aux habitants du Nord-

Ouest qui ont accompli leur devoir en prenant les armes pour la défense de l'empire, je désire dire un mot en faveur des volontaires qui se sont enrôlés dans les Provinces maritimes. Il n'y a pas là-bas de terres fédérales qui puissent servir à récompenser les volontaires de ces provinces. Mais, si le Gouvernement se propose de rendre justice à ceux du Nord-Ouest, il ne devra pas en rester là et négliger les autres. Ce qu'il fera pour les habitants du Nord-Ouest qui ont volé au secours de l'empire, il devra le faire pour les volontaires recrutés dans les Provinces maritimes.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Si je comprends bien la motion du député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes), elle tend à obtenir des concessions de terre pour ceux qui ont pris part aux hostilités dans le Sud-Africain et qui, lors de leur recrutement résidaient dans les provinces de la Saskatchewan, d'Alberta et de Manitoba. J'approuve de bon cœur ce projet et je déclare que le cabinet est prêt à y souscrire.

Quant aux observations de l'un des représentants de l'île du Prince-Edouard (M. Lefurgey), je lui rappellerai que l'Ontario, ainsi que la Colombie-Anglaise, a déjà concédé des terres aux habitants de cette province qui ont pris part à la guerre sud-africaine. Les autres provinces de la confédération sont également libres de récompenser comme bon leur semble ceux qui se sont comportés si vaillamment pendant la guerre contre les Boers. Je ne veux pas mentionner d'une manière spéciale la bravoure des volontaires du Nord-Ouest et du Manitoba. J'approuve volontiers ce que le représentant d'Alberta (M. Herron) a dit sur ce sujet. Certes, ceux-là n'ont pas été moins braves que leurs compagnons d'armes des autres parties du Canada. Je crois que chaque détachement, y compris le premier, renfermait un bon groupe de citoyens alors domiciliés au Manitoba et dans les territoires qui forment aujourd'hui les nouvelles provinces.

Notre collègue qui a proposé cette résolution déclare qu'il en a déjà saisi la Chambre. C'est parfaitement vrai. A plusieurs reprises, le député d'Assiniboia-est (M. Turriff) et d'autres représentants du Nord-Ouest et du Manitoba m'ont entretenu de ce sujet.

Les représentants des nouvelles provinces ayant manifesté leur sentiment, je comprends qu'il est de toute nécessité que le Gouvernement agisse. Les provinces ne sont pas en état de faire elles-mêmes ce qu'on attend de nous. Mais, puisqu'il est évident que la population de ces provinces et du Manitoba approuve unanimement ce projet—cet acte de justice à l'égard de ceux qui ont fait la campagne du Sud-Africain—il me semble que nous ne devons pas hésiter à adopter à l'unanimité des voix ce projet de résolution. Seulement, je désire qu'il soit bien compris qu'il ne s'applique qu'à ceux qui résidaient au Manitoba, dans la Saskatchewan ou l'Alberta au moment de leur engagement.

M. l'ORATEUR : Quelque autre député désire-t-il prendre la parole avant que le débat ne soit clos par celui qui a proposé le projet de résolution ?

M. SAM. HUGHES : J'ai quelques mots à ajouter, monsieur l'Orateur. Je suis bien aise que le ministère ait favorablement acceuilli ce projet de résolution. Pour avoir été différé pendant plusieurs années, ce n'en est pas moins un acte de justice. J'ai rédigé le projet de résolution en faveur des volontaires "résidant au Manitoba, dans la Saskatchewan ou l'Alberta." Cela peut vouloir dire à l'époque du recrutement ou à l'heure actuelle. Je m'en rapporte à la décision du ministre. Quant à moi, je comprendrais volontiers parmi ceux qui doivent recevoir une concession de terre, les volontaires des anciennes provinces qui, après avoir servi leur pays dans l'Afrique australe, ne trouvant pas d'emploi à leur retour, seraient allés s'établir au Nord-Ouest. Si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, le ministre (sir Frederick Borden) n'a pas demandé de modifier le projet de résolution.

Sir FREDERICK BORDEN : Je demanderai à le modifier de façon qu'il ne s'applique qu'à ceux qui résidaient dans ces provinces au moment de leur engagement. Quant à faire davantage, c'est une question que nous devrons examiner plus tard. Je demande que le projet de résolution soit modifié dans ce sens.

M. SAM. HUGHES : Voici tout ce que j'ai à dire : s'il est adopté tel quel, le ministre pourra l'interpréter comme il l'entendra...

Sir FREDERICK BORDEN : Cela n'est pas toujours permis.

M. SAM. HUGHES : Si, plus tard, il jugeait à propos de l'appliquer à tous ceux qui résident à l'heure actuelle au Nord-Ouest, rien ne s'y opposerait.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'explication de cette modification saute aux yeux. Un volontaire, après avoir obtenu une concession dans l'Ontario ou la Colombie-Anglaise, a pu aller s'établir au Nord-Ouest....

M. SAM. HUGHES : Je comprends cela et j'accepte l'amendement suggéré par le ministre de la Milice.

(Le projet de résolution, ainsi modifié, est adopté.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A FAVORISER L'IMMIGRATION DE SOLDATS ANGLAIS LIBERES DU SERVICE.

M. SAM. HUGHES (Victoria) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre est d'avis qu'il serait dans l'intérêt du Canada et de l'empire de favoriser l'établissement en ce pays de soldats anglais libérés du service, aver leurs familles.

Ce projet de résolution est aussi ce que je pourrais appeler une vieille connaissance, car je l'ai souvent proposé au bon accueil du Gouvernement. Lorsque le représentant de de Brandon (M. Sifton) était ministre de l'Intérieur, je me suis entretenu avec lui de ce sujet. Je dirai en passant, que je regrette que son successeur ne soit pas ici. L'ancien ministre en référa au ministère de la Guerre, ce que j'avais eu l'occasion de faire avant lui. L'ancien sous-ministre de l'Intérieur, M. Smart, se rendit lui-même au ministère de la Guerre et tenta de conclure des arrangements pour établir au Nord-Ouest des soldats anglais libérés du service. Je me rendis moi-même auprès des directeurs des chemins de fer et de patrons employant un grand nombre d'ouvriers dans le dessein de trouver un moyen de réaliser ce projet. Mais l'initiative privée aurait été impuissante.

Je n'ai pas besoin de m'appesantir sur les avantages qu'un pays peut retirer de l'établissement sur son territoire de ceux qui ont appartenu à l'armée. L'histoire universelle nous en offre des exemples, surtout lorsqu'il s'agit de la colonisation d'un pays par des soldats libérés du service et formés à la discipline militaire. Les colons sortis de la Grèce ancienne étaient connus de tout l'univers. Ils s'établirent dans l'Asie mineure, dans toute la partie septentrionale de l'Italie, dans le midi de la France jusqu'au centre de ce pays, sur la côte orientale de l'Espagne et, au nord de l'Afrique, près du littoral. Tous ces pays furent colonisés par d'anciens soldats de la Grèce. La forme démocratique de leurs institutions et l'amour de la liberté qui a animé jusqu'ici leurs habitants doivent être attribués en grande partie à l'esprit dont ces colonies furent imbues par ces soldats de l'ancienne Grèce qui les peuplèrent autrefois avant la fondation de Rome.

L'histoire des soldats qui peuplèrent la Grande-Bretagne au temps jadis est universellement connue. On retrouve leurs descendants en Angleterre et en Ecosse, des deux côtés de la frontière. Rompus à la discipline, ils avaient été établis là par les différents gouvernements, dans un pays comme dans l'autre. Nulle part dans ces deux pays on ne saurait trouver des hommes supérieurs à ceux qu'on rencontre près de la frontière.

On pourrait en dire autant des anciennes colonies du nord de l'Irlande, de l'île entière, même de la partie méridionale. Plusieurs de ceux qui, de nos jours, maudissent le nom de Cromwell sont des descendants des soldats de sa cavalerie qui s'établirent dans le pays à cette époque.

Quoi qu'on en pense, il s'agit de trouver un moyen d'attirer ces anciens soldats. Le Canada fait venir des immigrants à ses propres frais. J'ai conversé avec les administrateurs des chemins de fer canadiens, et tous seraient bien aises de nommer ces anciens soldats contremaîtres régionaux, cantonniers, terrassiers, de les employer dans les cours, de leur confier la surveillance des gares. Ces soldats anglais honorablement licenciés pourraient rendre des services à nos maisons de banque et à nos établissements de commerce. Ils feraient d'excellents concierges et gardiens et d'admirables citoyens. Autrefois, de vieux soldats sont devenus de bons citoyens canadiens et les vieux soldats de nos jours sont ce qu'étaient leurs prédécesseurs.

Les uns diront qu'ils prennent parfois la goutte. Eh bien, c'est le seul reproche que j'aie entendu leur adresser. Au demeurant, il n'y en a qu'un petit nombre qui le mérite. Je me demande si on en trouve plus parmi eux que dans les autres classes. Quant à moi, je ne bois guère, mais je comprends facilement et j'excuse volontiers ces vieilles gens qui prennent un coup de trop, lorsqu'ils se réunissent pour aller toucher leur pension de retraite.

Je pourrais citer une foule de cas d'anciens soldats venus naguère au pays et qui sont devenus d'excellents citoyens, de respectables marchands. Feu M. A.-M. Smith, de Toronto, qui mourut presque millionnaire, fut autrefois simple soldat dans l'armée anglaise. Le regretté sir John Macdonald, l'un des plus nobles fils du Canada, était lui-même soldat anglais. Feu l'honorable M. David Macpherson était aussi le fils d'un ancien soldat anglais. Je pourrais nommer des centaines d'autres vieux soldats ou descendants de soldats qui se sont distingués dans la carrière commerciale et qui ont fait honneur à leur pays d'origine.

Si le Gouvernement voulait étudier cette question avec le ministère de la Guerre, on pourrait, j'en suis sûr trouver un moyen de faire venir ces anciens soldats au Canada, de les établir sur des terres, le long des voies ferrées, ou de les employer dans des maisons de commerce. Ils feraient honneur à leur pays natal et inspireraient à la jeunesse canadienne l'amour des institutions anglaises et rendraient toutes sortes de services à l'empire auquel nous appartenons.

Je nourris l'espoir que le premier ministre trouvera un moyen d'attirer cette catégorie d'émigrés au Canada. Je ne sais ce que je pourrais suggérer ni s'il faut envoyer un fonctionnaire à Londres pour s'entendre avec les autorités anglaises. Je suis convaincu que, si le premier ministre chargeait quelqu'un de prendre l'avis des compagnies canadiennes de chemins de fer, celles-ci pour-

raient employer chaque année des centaines et des milliers de ces soldats libérés. Si le ministre de l'Intérieur appliquait ses puissantes facultés intellectuelles à l'étude de ce problème, je n'ai aucun doute qu'il trouverait le moyen de les établir sur des homesteads au Nord-Ouest.

Ainsi que je l'ai déclaré un jour, voici ce que je ferais pour tout immigrant, surtout pour les militaires venus d'Angleterre : construire sur chaque homestead qui leur aurait été concédé une jolie maisonnette d'un prix de revient modique. Pendant la dernière saison, j'ai eu le plaisir de voir construire au Nord-Ouest une petite habitation très confortable à raison de $80 environ. J'ai passé d'agréables veillées sous son toit. Et il en est d'autres qui valent mieux. Donnez à chacun de ces immigrants une paire de bœufs, une charrue, quelques instruments de travail et environ 25 acres de terre ayant subie les premiers labours. Cela coûterait de $450 à $500. Qu'on leur donne les semences de la première année et que les avances grèvent la ferme et soient remboursables à l'expiration d'un certain nombre d'années. De cette manière, le Gouvernement attirerait au Canada une classe d'immigrants qui lui feraient honneur et se rembourserait la plupart du temps avant dix ans. Je crois que cette ligne de conduite serait sage, non seulement à l'égard des anciens soldats, mais envers tous les bons immigrants. Je m'en remets aux soins du ministère pour trouver un moyen d'attirer les hommes de cette classe choisie au Canada et de les établir au milieu de nous, soit par la nomination d'un haut fonctionnaire ou autrement, advenant l'insuccès des démarches individuelles.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Adopté.

(Le projet de résolution est adopté.)

RETRAIT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AU TRANSPORT DES TIREURS DE LA MILICE.

M. SAM. HUGHES (Victoria) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

Cette Chambre est d'avis qu'il serait de l'intérêt de la milice du Canada de payer chaque année le transport par chemin de fer, de deux tireurs émérites choisis dans chaque régiment de la milice pour leur permettre de prendre part aux exercices de l'association de tir du Canada.

J'ai l'honneur de vous présenter une autre vieille connaissance, un projet ayant pour but de venir en aide aux tireurs des endroits reculés, afin de leur permettre de prendre part aux exercices de l'association de tir du Canada. Ce projet de résolution n'exige pas de commentaires. Je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre que le but de l'association de tir du Canada est de réunir les meilleurs tireurs du pays une fois par année sur le champ de tir d'Ottawa. Aujourd'hui, ceux-ci paient toutes leurs dépenses à même leur bourse en grande partie. Grâce à l'obligeance du ministre de la Milice, l'Etat leur est venu en aide de temps à autre. Cependant, c'est surtout avec leurs propres ressources qu'ils ont organisé des champs de tir chez eux et supporté tous les frais incidents ; ils sacrifient leur temps et doivent, de plus, assister aux exercices annuels de leur régiment. Ils consacrent beaucoup de temps à l'amélioration du tir à la cible. C'est l'un de leurs dadas, me dira-t-on.

Tous ceux qui connaissent quelque chose dans la milice canadienne savent parfaitement que ce ne sont pas les quelques deniers accordés par le Gouvernement qui la tiennent sur pied, mais que c'est l'énergie et l'on pourrait même dire la folie de ceux qui veulent se perfectionner dans la pratique du tir, dans l'art militaire et obtenir l'instruction nécessaire pour faire de bons soldats. Tout le monde sait que la plupart de ceux qui sont obligés de venir à Ottawa prendre part aux concours de tir viennent d'endroits éloignés et que le voyage leur coûte cher. Ceux qui ont eu à faire venir des tireurs à Ottawa et à les renvoyer chez eux, surtout lorsque leur domicile est éloigné de la capitale, savent ce qu'il en coûte. Depuis un an je m'occupe activement de cette question et j'en suis venu à la conviction que le seul moyen à prendre pour amener des miliciens à Ottawa prendre part au concours de tir, est que le Gouvernement paie le transport d'un ou deux membres de chaque corps de milice active du Canada, du Yukon, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard.

A première vue, on croirait peut-être que cela devra coûter bien cher ; cependant, je suis certain que la somme ne dépasserait pas celle que l'on paie annuellement aux mêmes soldats pour l'exercice dans les camps d'instruction. Supposons que l'on applique au transport de ces miliciens la somme qu'on leur paie annuellement pour les exercices, je crois qu'il n'en coûtera guère plus au pays. J'ai fait des calculs et me basant sur les tarifs de transport des chemins de fer pour les excursions d'été, je suis certain que la moyenne du transport d'un milicien d'un endroit quelconque du Canada à Ottawa, ne dépasserait pas $10 chacun ; et si l'on calcule deux ou trois hommes seulement pour chaque corps, la dépense ne dépassera pas alors $15,000 ou $20,000, et je crois que la milice du Canada en retirera un grand bien. Par ce moyen, nous ferions venir à Ottawa des centaines de miliciens qui n'y pourraient venir autrement, et nous réunirions ici les meilleurs tireurs, ce qui, j'en suis certain, aurait l'effet de donner une grande impulsion à la milice du pays.

Je sais qu'il existe dans le pays un sentiment devant lequel les ministres, qu'ils appartiennent à un parti ou à un autre, sont

trop empressés à plier, à savoir que l'on fait trop de militarisme. Je veux dire à ceux qui font cette objection, quels qu'ils soient, qu'ils ne connaissent pas les faits ou qu'ils les représentent malhonnêtement au pays. Nous avons une armée de plus de vingt mille pasteurs qui sont supposés veiller à la moralité publique ; nous avons une armée de juges, de magistrats, d'avocats et de constables pour faire observer la paix et l'ordre dans le pays ; ces deux corps coûtent plus de vingt fois ce que coûte la milice du Canada, et cependant j'ai eu le plaisir d'entendre un des pasteurs les plus estimés du pays, le révérend docteur Chown, de Toronto, se prononcer dans un sermon sur le sujet suivant : "Le Canada est-il une nation civilisée." Mais vous chercherez en vain dans les archives criminelles du pays pour y trouver les noms de miliciens qui sont depuis un certain temps dans la milice. Habituez la jeunesse à la discipline militaire, enseignez-lui à apprécier la part qu'elle doit prendre dans la défense d'une grande nation comme la nation anglaise, et vous posez immédiatement les fondements de la loi et de l'ordre dans le pays. Voyons ce qui se passe dans les anciennes places militaires comme Québec où résident les descendants des militaires français des premiers jours ou dans d'autres parties du Canada ou vivent les descendants des soldats anglais, et l'on constatera que dans ces endroits la loi et l'ordre sont fidèlement observés. L'exercice militaire a pour effet d'habituer les jeunes gens à se tenir droit et à regarder les gens bien en face, ce qui en fait des hommes.

Je demanderai donc au ministre de donner à cette question sa plus sérieuse attention, si c'est tout ce qu'il peut nous promettre pour le moment. Je sais qu'il désire autant que moi faire venir des différentes provinces les plus éloignées du Canada, des jeunes miliciens à Ottawa. Nous avons cherché plusieurs solutions à cette question et je n'en vois pas de meilleure, de plus économique et qui rapportera autant de bénéfices au Canada en même temps que de justice pour tout le monde, que si le Gouvernement se décidait à prendre la chose sous ses soins et à payer le transport, disons de deux membres de chaque corps au concours annuel de tir à Ottawa. Les autres viendraient à leurs frais.

M. DUNCAN ROSS : Monsieur l'Orateur, je désire appeler votre attention sur ce fait que la proposition en discussion est de simple initiative parlementaire, et vous demander si notre collègue peut régulièrement saisir la Chambre d'un projet de résolution tendant à l'ouverture d'un crédit.

M. l'ORATEUR : La résolution ne fait qu'exprimer une opinion, et elle est parfaitement régulière.

Sir FRED. BORDEN : Je partage pleinement les opinions exprimées par mon honorable ami (M. Sam. Hughes), au sujet de l'importance d'encourager de toute manière légitime l'art et la science du tir à la cible. Je ne crois pas qu'on puisse donner trop d'importance à cette question, ni que nous puissions dépenser pour cela plus d'argent que nous le devrions. Je crois sincèrement que le pays approuve tout autant la dépense que nous faisons pour le tir à la cible que pour les autres frais militaires, mais je crois que mon honorable ami (M. Hughes), maintenant qu'il a pu faire connaître ses vues à la Chambre, admettra que la question est surtout du ressort administratif. Personnellement, je crois que l'on pourrait peut-être accorder plus d'argent à la Dominion Rifle Association et aux autres associations de même genre dans le Canada, afin de leur aider à envoyer des représentants au concours de tir à Ottawa. Dans tous les cas, je puis promettre que le département de la Milice va s'occuper sérieusement de la question, et je demande à mon honorable ami de vouloir bien retirer sa motion et de laisser la chose au soin du département de la Milice.

M. SAM. HUGHES : Mon seul but en proposant cette résolution était de renseigner nos collègues. Depuis plusieurs années, j'ai l'habitude d'exposer les questions militaires et de laisser aux ministres, conservateurs ou libéraux, le soin de les résoudre. Cette méthode a produit beaucoup de bons résultats dans le passé et j'espère que dans le cas présent le ministre dont l'attention a été appelée sur la question, trouvera quelque moyen, avant que nous commençions un autre exercice, de faire représenter équitablement les différents corps militaires du pays au concours de tir annuel à Ottawa. J'ai l'honneur de retirer ma motion.

(Le projet de résolution est retiré.)

ADOPTION DE LA MOTION RELATIVE AUX TARIFS DE TRANSPORT.

M. SAM. HUGHES (Victoria), demande :

Un état indiquant les tarifs de transport, généraux et de gare à gare, en ou de steamers, avec indication détaillée des taux imposés sur chaque classe de marchandises d'une station à une autre, et aussi sur les marchandises expédiées en transit par le territoire canadien ou expédiées du Canada en pays étrangers ou en Grande-Bretagne et en Irlande.

Mon but en proposant cette motion est d'obtenir un exemplaire des tarifs de chaque compagnie de chemins de fer, que l'on me dit être imprimés. C'est tout ce que je demande. On peut obtenir ces tarifs de tout agent ou chef de gare d'un chemin de fer. Je désire surtout avoir les tarifs des transports d'entier parcours, depuis Chicago, par exemple, par chemins de fer canadiens, jusqu'à la mer et de là jusqu'en Europe. Je veux aussi avoir le tarif depuis les autres

points dans l'Ouest jusqu'à la mer par chemins de fer canadiens. On m'a dit souvent, très souvent même, que le transport des marchandises sur une courte distance coûte plus cher que sur une plus longue. Par exemple, on peut faire transporter du grain de Chicago à Montréal par voie de Midland pour moins de 5 cents le boisseau ; mais on ne peut pas en faire transporter pour le même prix de Lindsay à Montréal.

Pourquoi les habitants des environs de Lindsay et autres points sur la même ligne de chemin de fer paieraient-ils 8, 10 et 12 cents pour faire transporter du grain canadien sur des chemins de fer construits avec l'argent des cultivateurs du Canada, lorsque les Américains peuvent faire transporter leur grain de l'Ouest par bateau jusqu'à Midland et ensuite par chemins de fer jusqu'à Montréal pour 2 cents ½ ou 3 cents le 100 livres. C'est une chose commune que de voir passer dans le comté de Victoria des convois de grain canadien dont le transport coûtera 8, 10 et 12 cents le 100 livres, tandis que les trains suivants transporteront du grain américain pour 2 cents ½ et 3 cents jusqu'à la mer. Pourquoi cela serait-il ?

Je crois que si les tarifs des chemins de fer étaient déposés sur le bureau de la Chambre, cela ouvrirait les yeux à beaucoup de monde, et nous serions en mesure de juger si nous sommes bien traités dans cette question de transport. Le gouvernement des Etats-Unis publie tous les ans un tableau des tarifs de chemins de fer entre les différents points d'expédition jusqu'à la mer et la commission des chemins de fer du Canada pourrait facilement écrire à Washington et demander ces tableaux; je crois même qu'on peut les trouver ici à la bibliothèque.

Je constate que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux est revenu à son siège frais et dispos de son voyage aux montagnes Rocheuses, et je suis certain qu'il sera trop heureux de produire les tableaux que je demande. Nous saurons alors quels sont les tarifs des chemins de fer pour le transport des marchandises et pourrons juger s'il est vrai qu'ils sont plus élevés pour un bref parcours que pour un long. Si les tarifs d'un point local à un autre sont plus élevés que pour les transports d'entier parcours, je ne crois pas que la commission des chemins de fer devrait permettre cela ; j'admets qu'il peut arriver quelquefois que l'on ne doive pas exiger beaucoup plus pour transporter des articles en vrac sur une longue distance que sur une courte distance, mais je crois que l'on devrait établir le principe que l'on ne doit jamais faire payer plus pour transporter des marchandises quelconques d'un point à un autre sur un parcours restreint que sur un long. Tel est l'objet que je me propose dans cette résolution et j'espère qué le Gouvernement permettra qu'elle soit adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai déjà dit à mon honorable ami (M. Hughes) qu'il était à peu près impossible pour le Gouvernement de lui donner les renseignements qu'il demande, à moins qu'il ne consente à modifier les termes de sa motion. Si je le comprends bien, tout ce qu'il demande, c'est d'avoir le tableau des tarifs de transport de marchandises sur le Grand-Tronc et le Pacifique- Canadien de même que sur les principales compagnies de transport, alors je crois que nous pouvons les lui fournir. Avec cette restriction, la motion peut être adoptée.

M. SPROULE : Ajoutons-y le chemin de fer intercolonial.

M. SAM. HUGHES : Oui, ajoutons l'Intercolonial.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX CHARBONNAGES DE L'OUEST.

M. JOHN HERRON (Alberta) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre exprime l'avis que les terrains houillers appartenant au gouvernement canadien ne devraient être concédés qu'à des conditions et subordonnément à un contrôle et à des règlements qui pourvoiraient aux besoins du peuple en lui fournissant en tout temps un approvisionnement immédiat et raisonnable de combustible à un prix convenable pour le consommateur ; et qu'à l'égard des terrains houillers déjà concédés, des mesures législatives devraient être adoptées pour établir ce contrôle et appliquer ces règlements en cas d'urgence, de manière à prévenir pour l'avenir les pertes et les souffrances subies par la population des provinces de l'Ouest par suite du manque de combustible.

M. HERRON : Monsieur l'Orateur, c'est mon devoir envers les électeurs et la population du Nord-Ouest en général qui me porte à soumettre cette motion à la Chambre. Pour l'appuyer il me suffira de mentionner la situation très sérieuse dans laquelle se trouvent présentement les provinces de l'Ouest au sujet de l'approvisionnement du charbon. Je crois pouvoir parler sur cette question avec autant d'autorité que qui que ce soit, vu que j'habite dans une localité qui fournit 80 p. 100 de tout le charbon extrait à l'heure actuelle des mines du Nord-Ouest, et je pourrais dire aussi que 75 p. 100 à 80 p. 100 de tout le charbon qui, jusqu'à présent, a été découvert dans les provinces de l'Ouest se trouvent dans les limites de la circonscription électorale que je représente. J'habite ce district depuis qu'il est établi, et je l'habitais avant qu'on y eut trouvé du charbon et avant même qu'on en eut trouvé dans la province de l'Alberta. J'ai acquis de l'expérience dans le commerce de charbon et conséquemment, je puis parler sur la question en connaissance de cause. On me

permettra de dire aussi que le commerce de bois est intimement lié au commerce de charbon dans le Nord-Ouest, et je sais personnellement qu'un grand nombre de colons n'ont pas pu se construire d'habitations suffisamment chaudes pour la saison d'hiver à cause du prix exorbitant du bois de construction, et si l'on faisait une enquête, je suis certain que l'on découvrirait qu'un grand nombre de familles vivent dans des maisons qu'aucun blanc ne voudrait habiter ; et ce ne sont pas des cas isolés, car je crois qu'au moins la moitié des colons sont obligés de vivre dans des maisons de ce genre. Tout ce que je veux dire pour le moment sur cette question du bois, c'est qu'il faudra faire quelque chose pendant la présente session.

La première partie de ma proposition se rapporte aux terrains houillers que le Gouvernement fédéral possède dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Je ne crois pas faire erreur en disant que la plus grande partie de ces terrains sont situés dans les limites de la province de l'Alberta. Il serait très facile au Gouvernement de faire à l'égard des terrains qui appartiennent encore à l'Etat, des règlements pour la production et la vente du charbon. Mais la deuxième partie de la résolution se rapporte aux terrains houillers déjà concédés à des particuliers ou des sociétés et il ne sera pas aussi facile au Gouvernement de faire des règlements à leur égard. Si le Gouvernement fait des règlements restrictifs au sujet des terrains houillers qui appartiennent encore à l'Etat, il n'y aura plus d'intérêt pour personne à découvrir des mines et à les exploiter, parce que les nouvelles conditions seront plus désavantageuses que celles faites aux concessionnaires de mines déjà en exploitation. Autant que je puis voir, la plus grande partie des terrains houillers connus sont déjà la propriété de particuliers; je crois que 75 p. 100 des terrains houillers de l'Alberta sont dans ce cas-là. Si l'on fait des règlements sévères concernant les terrains houillers non concédés, le chercheur ou le capitaliste n'auront plus d'intérêt à les exploiter. Au sujet des règlements que le Gouvernement pourra faire concernant les mines déjà en exploitation, je crois que son devoir est d'arriver à trouver un moyen quelconque de les réglementer; je n'en ai moi-même aucun à proposer pour le moment. Jusqu'à présent nous avons aliéné nos terrains houillers sans imposer aucune condition quelconque aux acheteurs; nous les avons vendus $7 et $10 l'acre, à la seule condition de payer un droit d'exploitation à l'Etat.

Nous avons eu une disette réelle de charbon cet hiver dans l'Ouest, et cependant, on a exporté des milliers de tonnes de houille tous les jours de l'Alberta aux Etats-Unis.

Je connais une mine qui est située à pas plus de 10 milles de l'endroit où je demeure, et d'où l'on a expédié aux

Etats-Unis, tous les jours plus de 100 tonnes d'un charbon de première qualité pour la consommation domestique, pendant les quatre ou cinq derniers mois, et l'on a peut-être expédié aussi des mines du Nid-de-Corbeau mille tonnes de charbon et de coke par jour, aux Etats-Unis. Une grande partie de ces mines sont entre les mains de spéculateurs. Voici un exemple. Une mine de charbon située tout près de Pincher-Creek et désignée sous le nom de Christie fournissait depuis vingt-cinq ans le charbon nécessaire à la population dans un rayon de 25 à 30 milles, mais il y a cinq ou six ans, M. James Hill a acheté cette mine.

M. James Hill possède en outre environ 10,000 acres de terrains houillers dans cette localité, et il a cessé d'exploiter cette mine depuis cinq ou six ans. Il n'y a pas de loi pour l'obliger à l'exploiter, quand bien même la population de ce district mourrait de froid. Dans ces circonstances, je crois que le Gouvernement doit comprendre la nécessité de chercher quelque moyen de protéger la population et lui exempter les souffrances ou la mort par disette de charbon. Je ne voudrais pas un instant demander au Gouvernement d'expoiter les mines lui-même; je ne crois pas qu'aucune personne raisonnable voudrait demander cela; mais je crois que le Gouvernement pourrait les réglementer. Les habitants de l'est du Canada ne peuvent pas voir la question de la même manière que les habitants de l'Ouest, où des centaines de milliers de personnes vivent dans la plaine ouverte, où il leur faudrait peut-être parcourir 100 milles pour pouvoir trouver un morceau de bois de chauffage. Représentons-nons la situation de centaines de familles dispersées dans les plaines du Nord-Ouest et n'ayant aucune sorte de combustible pendant ces temps froids qui sévissent probablement par là-bas de ce temps-ci.

Je crois que le Gouvernement devrait prendre quelque mesure pour empêcher les compagnies houillères d'exiger des prix exorbitants pour leur charbon. Actuellement, elles demandent $5 la tonne pour le poussier, ou rebut de charbon, pris sur le carreau de la mine, rebuts que l'on ne pouvait vendre autrefois à aucun prix, et pour le charbon qui, autrefois se vendait $2.50 la tonne, on demande aujourd'hui $10, $12, et même $14 la tonne dans quelques-uns des districts miniers. J'appelle l'attention du Gouvernement sur ces faits dans l'espérance qu'il pourra trouver quelque moyen de réglementer le prix du charbon en faveur des colons de l'Ouest.

Je suppose que c'est la disette extraordinaire de charbon qui a été la cause de la grève de Lethbridge. Les mines de Lethbridge donnent presque exclusivement du charbon domestique, dont la demande est peu considérable pendant l'été, et ces mines ne font pendant cette saison que fournir le charbon nécessaire aux chemins de fer de la compagnie qui vont dans deux directions,

un vers la frontière près de Cardston et l'autre dans la direction de Coutts, sur une distance d'environ 75 milles chaque ligne.

La compagnie de Lethbridge a mis en entrepôt ou a expédié en des villes éloignées le charbon tiré de ses mines pendant l'été. De cette manière la population est approvisionnée de charbon pour l'hiver. Il serait difficile de faire l'estimation exacte de la quantité de charbon nécessaire dans ce district, mais je croirais qu'il en faudrait bien 250,000 tonnes pendant les trois mois qui vont suivre, tandis que, je ne crois pas que les mines de Lethbridge puissent en fournir plus de 90,000 tonnes, même dans les conditions les plus favorables. Conséquemment, malgré le rapport du ministre du Travail, de la bouche duquel j'ai été heureux d'apprendre que la grève était réglée et que tout danger de disette de charbon dans le Nord-Ouest pour cette année était disparu, je crains fort que, lorsqu'on aura tout examiné, l'on ne trouve qu'il y aura beaucoup de souffrance dans le Nord-Ouest l'hiver prochain à cause du manque de charbon.

A mon avis, on n'a pas pu établir clairement quels étaient les plus coupables dans la grève de charbon, de l'union des mineurs ou de la compagnie. On a dit que c'étaient les concessionnaires des mines qui avaient chassé les mineurs. On a dit aussi qu'à Fernie ce n'était pas une grève qui avait eu lieu mais un lockout. Je ne voudrais pas l'affirmer, parce que je ne connais pas les faits. D'un autre côté, les concessionnaires disent que la faute repose entièrement sur l'union des mineurs. Je crois que le devoir du Gouvernement est de faire une enquête afin de découvrir qui est blâmable, et j'espère que le Gouvernement proposera pendant la présentesession un projet de loi établissant l'arbitrage obligatoire. Mais cela importera peu à la population, si pendant ce temps elle doit souffrir de la disette de charbon. Le charbon est une des ressources naturelles du pays, je crois qu'on devrait le distribuer d'abord aux habitants du pays plutôt que de l'exporter sur les marchés étrangers. On ne devrait pas laisser aux compagnies le droit de décider la distribution du charbon. Je n'ai rien de plus à dire, excepté que d'exprimer l'espoir que le Gouvernement trouvera moyen d'accepter cette résolution et de prendre les mesures qui s'imposent dans les circonstances actuelles.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée, je désirerais dire quelques mots, parce que j'ai toujours considéré que l'administration de ces grandes ressources de la nation a été faite par presque tous les gouvernements d'une façon radicalement fausse. Ce sont des ressources que la nature a sagement réservées pour les besoins de l'homme, et si on les détourne de cet objet et qu'on ne prenne pas soin de les appliquer aux besoins de l'humanité, ce n'est pas, à mon avis, les administrer comme elles devraient l'être par de bons serviteurs publics.

Voyons, par exemple, quelle est la situation dans l'Ouest. Peut-il y avoir pour elle un besoin plus pressant qu'un approvisionnement de charbon ? Il y a très peu de bois de chauffage dans la prairie et dans l'avenir il y en aura encore moins.

Un des besoins les plus grands et les plus impérieux, et qui est présent à l'esprit de tout le monde, est celui du combustible, et si l'on tient compte de la rigueur du climat, on comprend que le besoin est encore plus grand dans cette partie du pays que dans aucune autre du Canada. Cependant, bien que la nature ait déposé de grands approvisionnements de charbon pour les besoins de cette partie du pays, ceux qui sont chargés de l'administration de ces biens paraissent vouloir en disposer de manière à permettre aux monopoles ou à ceux qui possèdent ces mines de s'arranger de façon à faire monter le prix du charbon à un chiffre exorbitant, on pourrait dire au chiffre qu'ils voudront fixer eux-mêmes, parce qu'ils en profitent du moment que l'on a besoin du combustible et ils peuvent exiger le prix aussi élevé qu'ils le voudront, et obliger les gens à payer des prix qu'ils ne seraient pas obligés de payer si les mines étaient administrées comme elles devraient l'être. Autrement, le pays sera bien près d'être ruiné par la disette de charbon et il sera difficile d'empêcher la population de geler dans un climat qui est probablement le plus froid de la terre. Il y a pourtant de grands gîtes de charbon dans ces districts; ce qui n'empêche pas qu'au milieu même de l'hiver la population se trouve en face d'un grand danger.

Nous avons eu la preuve évidente, bien que le danger fût imminent, que le Gouvernement était impuissant à remédier à la situation. Cependant, il continue à aliéner les terrains houillers en faveur de tous ceux qui en demandent sans leur imposer comme condition que ces mines devront être exploitées, ou bien qu'elles feront retour à l'Etat, afin que celui-ci puisse voir à ce qu'il y ait toujours un approvisionnement suffisant de combustible pour les besoins de la population, à des prix raisonnables et en tout temps. Les monopoleurs et les capitalistes qui ont l'argent nécessaire pour exploiter ces grandes ressources du pays dont la population a besoin, ont la permission de les acheter et de les conserver sans s'occuper des besoins du peuple auquel ensuite on offre de les lui vendre à des prix qu'il est incapable de payer.

Je crois que cela est absolument mauvais, et c'est là un des côtés de la situation qui me semble demander une étude très sérieuse. L'autre point est celui-ci: ce charbon est un bien de la nature, un bien public, dont un Gouvernement sage pourrait avec raison retirer un revenu pour le pays ;

mais on ne fait aucun effort de ce côté, On vend aujourd'hui les terrains houillers à tant de l'acre. On me dit qu'on les vend à dix piastres. Quelle est la valeur intrinsèque de ces gîtes houillers ? Dix piastres de l'acre ; et pourtant un acre de terrain pourrait peut-être contenir assez de charbon pour représenter des millions de dollars, et cependant on le vend pour dix piastres A combien s'est élevé le droit d'exploitation perçu sur un acre de terre de terrain houiller ? Ces droits devraient représenter un revenu perpétuel, mais on me dit qu'il est tout nominal et qu'il ne rapporte pas plus que les dépenses de surveillance des mines. Le revenu de cette source est bien petit. Il représente à peu près rien ou peu de chose. Il y a deux côtés dans cette motion que nous pourrions traiter séparément ; premièrement, on ne devrait jamais permettre que le charbon nécessaire à la population ne puisse pas être obtenu quand on en a besoin. On ne devrait jamais permettre aux spéculateurs, aux monopoleurs de s'en emparer et de faire souffrir la population au moment même où elle a besoin de combustible. Deuxièmement, ces biens naturels devraient toujours être administrés de façon que l'Etat en reçoive un revenu perpétuel. Si le Gouvernement n'agit pas de cette façon, il ne remplit pas son devoir comme représentant des intérêts du peuple.

La même remarque peut s'appliquer aux concessions forestières. Que nous apprend à ce sujet l'histoire de la province de l'Ontario ? Prenons, par exemple, les concessions de bois qui ont été accordées il y a quarante ou cinquante ans ; elles sont encore la propriété des mêmes personnes, et bien que le bois soit devenu de plus en plus rare et que le prix en ait augmenté très rapidement il y a eu cependant peu de changements dans le chiffre des rentes que paient les concessionnaires de coupes. Je crois que pendant les quarante ou cinquante dernières années, l'augmentation a été presque nulle.

Combien le gouvernement de la province d'Ontario a-t-il retiré de revenus de ces concessions forestières ? Combien aurait-il pu en retirer s'il avait agi avec sagesse et avait administré ces biens en bon serviteur et suivant le principe des affaires. La perte que l'Etat a subie par suite d'une mauvaise administration des bois dans l'Ontario pendant les quarante dernières années est incalculable. Le prix du bois de service a monté de $5 le mille jusqu'à $50 et $60, et cependant, les droits n'ont été élevés pendant ce laps de temps que de 75 cents le 1000 pieds. Les concessions pour un an ont été renouvelées d'année en année jusqu'à ce qu'elles soient devenues virtuellement perpétuelles. Certains adjudicataires ont conservé leurs concessions pendant vingt et quarante ans et ensuite les ont revendues cent fois plus qu'ils ne les avaient payées. Ils ont fait le profit que l'Etat aurait dû faire. Une telle administration des biens de l'Etat est presque incompréhensible, et il semble incroyable que des gens d'affaires puissent administrer le domaine forestier de cette manière.

On peut dire la même chose des mines. Le gouvernement actuel d'Ontario apporte cependant une modification dans la politique du passé, et cherche le moyen de trouver dans les mines un revenu pour l'Etat. S'il peut y réussir, tant mieux, parce que ce sera un actif perpétuel, outre que les mines appartiennent à l'Etat. Le devoir de tous les gouvernements devrait être de chercher les moyens de réaliser le plus de bénéfices possibles de ces grandes ressources naturelles.

Il en est de même des vastes paturages de l'Ouest. Pendant ces dernières années, le Gouvernement a concédé ces pâturages à perpétuité, donnant aux adjudicataires une concession équivalant à un titre de propriété en terme simple. Ces concessions ne peuvent pas être révoquées quels que puissent être les besoins de la localité. A mon avis, cela est très mal, très imprudent. Pas un gouvernement ne peut justifier devant des électeurs intelligents des actes comme ceux dont nous avons eu l'exemple pendant ces dernières années, relativement à ces terres à pâturages.

C'est la même chose encore pour les chutes d'eau. Ces chutes sont la propriété de l'Etat. qui ne devrait pas s'en dessaisir pour une bagatelle en faveur d'individus ou de sociétés qui les utiliseront à perpétuité au détriment de ceux qui devraient retirer des avantages de leur usage. Les gouvernements qui se conduisent de cette façon commettent une injustice et ne remplissent pas leur devoir comme hommes d'affaires et comme gardiens chargés de l'administration des ressources du pays. Je crois que le Gouvernement ne peut pas changer trop tôt sa politique concernant les terrains houillers du Nord-Ouest et ce que je dis au sujet de ces terrains miniers s'applique également aux autres ressources naturelles du pays que l'on aliène de nos jours en faveur des grands capitalistes du pays au détriment de la population qui devrait en retirer les bénéfices à mesure que le besoin s'en fait sentir.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'on puisse trouver à redire au ton des discours qui viennent d'être prononcés. Malheureusement, les termes de la proposition qui nous est soumise ne concordent pas avec ces discours, et comme c'est sur la résolution que la Chambre sera appelée à voter, c'est elle qu'il faut discuter et non pas les théories que l'on peut en déduire.

Pour montrer les difficultés que présente une question de cette sorte, je me

contenterai de faire remarquer que les deux orateurs qui viennent de parler ont exprimé des opinions diamétralement opposées concernant la partie la plus importante de la résolution. L'honorable député d'Alberta (M. Herron) a fait remarquer à la Chambre, et cela avec beaucoup d'à propos que toute restriction imposée à l'exploitation de terrains houillers que l'on pourrait concéder à l'avenir, n'aurait pas pour effet d'augmenter le rendement des mines en faveur du consommateur dans l'Ouest, mais de le diminuer et d'empêcher le développement des mines qui sont encore la propriété du gouvernement. Des mesures de ce genre empêcheraient l'exploitation des terrains que le Gouvernement a déjà concédés et qui ne seraient pas conséquemment soumis aux mêmes restrictions. D'un autre côté, mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) parle de la nécessité pour le Gouvernement d'imposer des restrictions à l'exploitation des terrains houillers qui ne sont pas encore aliénés—je ne puis me rappeler exactement les paroles éloquentes dont il s'est servi—afin que les intérêts du public puissent être protégés. Si les deux orateurs qui ont parlé sur cette question ont des opinions si différentes sur ces points importants, je crois que la Chambre s'accordera à convenir avec moi que la résolution demande une étude sérieuse et qu'il est très difficile pour le Gouvernement de l'accepter dans les termes qu'elle est conçue, car si la Chambre l'adoptait on s'attendrait que le Gouvernement la mettrait à exécution.

M. SPROULE : Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je ferai remarquer qu'il faut que je me sois très mal exprimé, car d'après moi, il n'y a pas de désaccord entre les vues de mon honorable ami d'Alberta et les miennes.

M. OLIVER : On me permettra peut-être de revenir sur le sujet. Mon honorable ami d'Alberta a insisté, et a insisté avec beaucoup de force et de précision sur ce fait que toute restriction apportée dans l'avenir à l'exploitation des terrains houillers aurait l'effet de diminuer le rendement des mines, tandis que mon honorable ami de Grey-est a prétendu que la manière d'administrer ces terrain houillers—et je me doute de la manière dont il règlerait des différends comme il s'en est produit depuis une couple de mois—serait d'en restreindre la concession.

M. SPROULE : Je dois dire que les restrictions que j'avais en vue auront plutôt pour effet dans un cas de disette d'augmenter immensément le rendement des mines, d'après les besoins de la population, et empêcheraient les mines d'être accaparées par des syndicats. On pourrait aussi faire payer un droit d'exploitation à ceux qui exploiteraient les mines et non pas leur en consentir une vente parfaite et les laisser maîtres de les exploiter que s'ils le préfèrent. Je voudrais qu'ils fussent obligés d'exploiter les mines lorsqu'un besoin urgent se fera sentir.

M. OLIVER : Mon honorable ami d'Alberta (M. Herron) a fait remarquer, et avec beaucoup de justesse, qu'il y a encore des terrains houillers immenses que l'on peut se procurer et exploiter présentement sans être soumis à aucune obligation et que personne, conséquemment, n'entreprendra de développer les mines du gouvernement fédéral à des conditions comme celles que propose mon honorable ami (M. Sproule). Mon honorable ami d'Alberta est renseigné sur l'état réel des mines dans l'Ouest, et il croit—et je suis d'avis que tous ceux qui sont un peu au fait de la situation dans l'Ouest, particulièrement de la situation minière, s'accorderont avec lui—que le résultat sera celui que j'ai indiqué. Quand bien même ces restrictions n'auraient pas l'effet d'empêcher l'exploitation de nouvelles mines, elles gêneraient tout de même la production du charbon nécessaire à la population. Au sujet de l'aliénation des terrains houillers, la Chambre aimera peut-être à savoir que le Gouvernement, bien qu'il puisse disposer encore de grandes étendues, n'a accordé de monopole à personne. Il est impossible de calculer l'étendue de terrains houillers que le Gouvernement a concédée, mais un fait certain, c'est qu'elle est énorme. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a reçu une subvention de 25,000,000 d'acres de terres; la compagnie a droit non seulement à la surface du sol, mais au charbon qu'il peut renfermer dans son sein. Elle a choisi une grande partie de ces terres dans les districts houillers de l'Alberta. Quelle proportion de ces terres contiennent du charbon? Personne ne peut le dire, mais il n'y a aucun doute que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique possède aujourd'hui dans l'Alberta des millions d'acres de terrains houillers qui ne sont plus conséquemment soumis à la régie du Gouvernement, et peuvent être exploités par toute personne suivant son gré. Conséquemment, il ne peut pas y avoir de monopole.

M. R. L. BORDEN : Lorsque la compagnie vend ces terres se réserve-t-elle le charbon?

M. OLIVER : Je ne saurais le dire. La compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton a reçu une subvention de près de deux millions d'acres de terre, et cette subvention comporte la propriété du charbon. Cette grande étendue de terrain a été choisie presque entièrement dans le district houiller de l'Alberta.

Le Gouvernement a juridiction sur ces terres. Il peut les racheter à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton à des prix stipulés. De plus les terres aliénées par l'Etat antérieurement à 1887 dans l'Alberta contiennent de la houille. C'est-à-

dire que toute concession de homestead et toute vente de terre avant cette date constitue un désistement à la possession de ces houillères ; sans compter que les gouvernements qui se sont succédés à Ottawa ont concédé à titre de droit de mine environ 200,000 acres de terre. Il y a présentement entre les mains de propriétaires autres que l'Etat des millions d'acres de terrains carbonifères en disponibilité moyennant bonne et valable considération pour les acheteurs ou quiconque veut en faire l'exploitation. Jusqu'à ces dernières années, l'acquéreur du terrain avait le droit d'extraction et le titre à la houille sans payer de droits, de sorte que la concession accordée au Pacifique-Canadien et la concession accordée au chemin de fer de Calgary à Edmonton sont exemptes du paiement de ce droit. Il en est de même pour toutes les concessions faites antérieurement à 1887 et pour un grand nombre de concessions accordées depuis cette date. Si donc cet impôt est un obstacle à l'exploitation de la houille, il reste encore des millions d'acres de terrains houilliers en disponibilité et qui en sont exempts.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il en exploitation des mines qui sont frappées de ce droit d'exploitation ?

M. OLIVER : Oui, mais un bien petit nombre. La mine de Lethbridge, qui paraît être la cause que cette difficulté a surgi, n'est pas assujettie à ce droit. Parlant du prix de vente de ces terrains, l'honorable député de Grey-est a dit qu'ils se vendaient à raison de $10 l'acre. C'est le prix pour la propriété de la surface, mais en comptant le droit c'est $700 par acre, si je ne me trompe, que coûte le charbon, pourvu que la veine ait 4 pieds de largeur. C'est autant à ajouter au revenu du pays, que l'honorable député est si jaloux de voir se maintenir ; c'est autant en faveur de l'Etat, grâce à la nouvelle politique du Gouvernement, comparée à celle qui existait il y a quelques années et qui a valu l'aliénation de millions d'acres de terrains carbonifères.

Un honorable DEPUTE : Combien y a-t-il d'années de cela ?

M. OLIVER : Cinq ou six ans.

M. SPROULE : Quel est maintenant le droit ?

M. OLIVER : 10 cents par tonne.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

M. OLIVER : Monsieur l'Orateur, je m'efforçais de faire voir, lorsque la séance a été suspendue, à six heures, que la question de la multiplicité et la diversité des titres des houillères, eu égard aux conditions existantes dans le Nord-Ouest, c'est-à-dire la quantité de houille disponible, la facilité d'exploitation des mines, la possession de ces terrains par différentes sociétés ou personnes, n'a pu exercer et n'exerce encore aucune influence sur le malheureux état de choses qui a atteint une grande partie du Nord-Ouest et qui, en réalité, y prévaut aujourd'hui. Le fait est qu'il y a entre les mains de beaucoup de personnes de grandes quantités de houille facilement exploitable. Tout ce qui manque, c'est d'y introduire le capital et la main-d'œuvre, de même que les moyens de transport. Il n'y a pas de doute quant au charbon ; c'est ce qui préoccupe le moins. Comme je viens de le dire, il manque le capital pour l'exploitation, la main-d'œuvre au service des capitalistes et les moyens de livrer la houille au consommateur après que le capital et le travail l'ont extraite. C'est là la question.

L'administration de ces terres, quelle qu'elle soit, ne peut diminuer les chances du capital à trouver des placements, ni les opportunités pour l'emploi soit du capital soit de la main-d'œuvre. La mine de houille n'a de valeur qu'en raison de sa proximité des voies de transport. Il peut y avoir des millions d'acres de terrains houillers dans l'ouest, quels qu'en soient les propriétaires, mais s'il n'y a pas dans le voisinage immédiat un chemin de fer ou des communications par chemins de fer, ces mines n'existent pas au point de vue pratique, autant du moins qu'il s'agit de l'approvisionnement du centre de population. Les gouvernements qui se sont succédés ont fait de généreux efforts pour résoudre le problème du transport. Les régions carbonifères se couvrent actuellement de chemins de fer et il doit s'en construire encore, l'adjudication des travaux ayant été faite. On croit et espère qu'elles auront pour effet avec l'affluence du capital et de la main-d'œuvre, attirés par les nouvelles opportunités, de rendre impossible la répétition d'un tel arrêt dans la production de la houille au point d'atteindre si sérieusement la population de l'Ouest.

Au sujet de la résolution, je dois dire que bien qu'on ne puisse établir aucune relation entre l'administration des terrains houillers de l'Ouest et l'état de choses existant, cette question mérite tout de même que le Gouvernement s'en occupe de temps à autre. L'administration des terrains houillers doit se conformer aux changements suscités par les nouveaux besoins de ces régions et corriger les abus. Le sujet est digne de notre attention, mais je crois que la Chambre commet une erreur et une erreur grave, en pensant qu'une orientation nouvelle de la politique des terrains carbonifères règlerait la question qu'ont fait surgir les difficultés et restrictions qui ont entravé le capital, la main-d'œuvre et le transport et qui ont provoqué l'état de choses dont la population du centre de la province de Saskatchewan se plaint depuis quelques mois. Je conseillerais à la Chambre de réfléchir sur ce qu'il serait à propos de faire

à ce sujet, au lieu de se contenter d'une simple résolution à l'effet d'obtenir des changements dans les règlements et l'administration de ces terres, qu'on n'a pas encore trouvées en défaut, je lui conseillerais de ne pas consacrer son temps et son attention à réformer des abus qui n'existent pas, afin de pouvoir les consacrer à corriger un mal qui existe réellement au sujet de l'emploi du capital, au sujet de la main-d'œuvre et du transport.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Monsieur l'Orateur, ce doit être un grand désappointement pour la Chambre de voir que l'honorable ministre de l'Intérieur ne peut pas, pour sa part, approuver la résolution qui figure à l'ordre du jour. Il a pratiquement admis que dans son opinion les règlements actuels concernant les terrains houillers ne peuvent être améliorés, c'est-à-dire qu'il est impossible, d'après lui, par voie de règlement au moins, de mettre plus à la portée de la population de ces régions la houille dont elle a absolument besoin et qu'on devrait s'arranger de manière à lui livrer aussi près que possible.

Je ne veux pas d'une espèce de discussion académique sur les moyens à adopter pour améliorer les conditions économiques actuelles. Je tiens en premier lieu à faire remarquer à la Chambre qu'il incombe gravement à l'administration de prendre des mesures à ce sujet ; c'est pourquoi j'ai l'intention de parler assez au long sur la situation telle que je la trouve et de mettre ensuite le Gouvernement en demeure d'agir. Je crois que le peuple canadien, que tous les peuples civilisés ne veulent pas d'un gouvernement qui se contente de se croiser les bras et de confesser son impuissance en présence d'un grave danger public. La nouvelle du règlement de la grève de Lethbridge m'a causé un vif plaisir, comme à tous les honorables députés de la Chambre, j'en suis sûr.

Ce règlement et l'acte de dévouement du Pacifique-Canadien, qui a mis son propre approvisionnement de houille à la disposition des habitants du Nord-Ouest,—procédé qui convient, je crois, d'être cité publiquement—ont beaucoup contribué à soulager une crise dangereuse. Ceux qui connaissent ce qui se passe dans le Nord-Ouest savent que la situation est encore remplie de dangers et qu'il faudrait la sollicitude soutenue du Gouvernement pour assurer la livraison du combustible dans les campagnes. Si c'est l'intention du Gouvernement, il y aurait lieu d'accepter la déclaration de l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) affirmant qu'il n'y a pas à craindre une famine de combustible cet hiver dans le Nord-Ouest. Si ce n'est pas l'intention du Gouvernement, je crains que la population du Nord-Ouest ne souffre et probablement pis encore. Un mot sur le règlement de la grève et la manière dont elle a été réglée. M. Mackenzie King mérite des félicitations pour le courage qu'il a déployé en prenant une décision dont il ne pouvait ignorer l'ennuyeuse issue pour certaine personne au moins dans notre pays. Il a entrepris de se rendre en délégation auprès d'un sujet d'un pays étranger, résidant dans ce pays, pour lui demander de permettre aux ouvriers canadiens de travailler dans les houillères canadiennes afin d'empêcher les Canadiens de geler à mort. M. King a donné une entrevue aux journaux pour justifier sa conduite et il dit que les habitants avaient beaucoup souffert, que les perspectives étaient très sombres et que les habitants étaient menacés de périr de misère et mourir de froid. Personne ne doute que M. King a eu raison d'agir comme il l'a fait dans les circonstances, mais les Canadiens ont le droit de se plaindre d'avoir été placés dans une aussi fausse position, j'oserais dire dans une position aussi humiliante ; ils ont également le droit de demander compte à ceux qui sont responsables de l'existence de cet état de choses ; ils ont de plus le droit d'exiger que le Parlement fasse en sorte que la chose ne se répète plus.

M. DUNCAN ROSS : Quels moyens l'honorable député propose-t-il ?

M. LAKE : Je parlerai de cela plus tard. Il y a plusieurs moyens qui s'imposent au Gouvernement. Dans tous les cas tout est meilleur que de rester les bras croisés, comme fait le Gouvernement, et de confesser son impuissance à faire face à la situation. Dans mon opinion, le Gouvernement ne peut se laver de l'accusation d'avoir négligé son devoir en cette occurrence. Le chef de l'opposition a attiré l'attention du Gouvernement, l'année dernière, sur le fait qu'en vertu de la loi, la question houillère—lois et règlements—est sujette à la juridiction du gouvernement fédéral. En 1905, le Gouvernement a proposé une loi qui privait les nouvelles provinces de la possession et de la réglementation des minéraux. Plus tard, le Gouvernement refusa de nommer un comité, aux termes d'une résolution proposée par l'opposition à cet effet, pour s'enquérir entre autres choses du fonctionnement des règlements miniers et faire toute proposition qu'elle jugerait nécessaire dans l'intérêt public. Il nous fut répondu que le Gouvernement était responsable, qu'il avait jusque-là, a-t-il décaré, administré des affaires du ministère de l'Intérieur avec satisfaction pour le public et qu'il était capable de continuer. Il n'y a donc pas d'hésitation possible à attribuer les responsabilités. Voyons comment le Gouvernement s'est acquitté de la sienne. La grève de Lethbridge s'est déclarée le printemps dernier et le ministère a dû en être averti. Je crois comprendre même que le sous-ministre du Travail est allé à Calgary dans le cours de l'été. Pourquoi n'a-t-il pas agi à ce moment ? Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pris les moyens de régler la grève

dès cette époque ? S'il ne croyait pas à ce moment que le temps était propice pour justifier son intervention, pourquoi n'a-t-il pas pris d'autres moyens d'empêcher la crise de s'accentuer au commencement de l'hiver? Le Gouvernement ne saurait plaider ignorance, car les journaux ont été remplis de nouvelles sur ce sujet ; le Gouvernement de Saskatchewan a publié des rapports des différentes localités de la province, de sorte que le Gouvernement a dû être au fait de ce qui se passait. Le "Manitoba Free Press" a publié récemment un extrait de ces rapports affectant une cinquantaine d'endroits dans la province de Saskatchewan et y a ajouté des expressions comme celles-ci, par exemple, sur le manque de charbon :

Moosejaw.—Très grave.

Fleming.—Beaucoup de monde seront dans un profond dénûment avant une semaine.

Osage.—La situation est critique.

Ruisseau aux Erables.—Situation très précaire.

Moosomin.—La situation est aussi compromise qu'elle peut l'être.

Indian-Head.—Le cas est décidément grave.

Halbrite.—On ne sait ce qui arrivera si le froid commence.

Lumsden.—Très grave.

Carievale.—Ça devient menaçant.

Mortlack.—La situation devient désespérée.

Newdorf.—La situation est désespérée, il n'y a presque plus de charbon.

Saskatoon.—La situation est alarmante.

Craik.—Les cultivateurs brûlent leurs clôtures ; la situation est décidément grave.

Churchbridge.—On a absolument besoin de charbon.

Cupar.—La situation est grave.

Abernethy.—La situation est grave : si le froid commence, manquerons absolument de charbon.

Davidson.—Les cultivateurs sont terriblement dans le besoin ; des cultivateurs venus de 75 milles ont dû retourner sans charbon.

Lang.—Les perspectives sont alarmantes.

Bladworth.—La population souffre déjà.

Heward.—Il en résultera de grandes souffrances, si on ne prend immédiatement des moyens héroïques.

Ceci prouve que la situation était grave, et nul doute que les autres localités de la province auraient parlé dans le même sens, si on leur avait demandé le même renseignement. J'ai calculé récemment d'après ces rapports, qu'il faut absolument 110,000 tonnes de charbon pour la province de Saskatchewan seule, dans le cours de l'hiver; je ne parle pas des provinces de l'Alberta et du Manitoba où la rareté du charbon se fait sentir. Des rapports comme ceux que je viens de lire, auraient dû suffire, il me semble, pour forcer le Gouvernement à agir. Les habitants s'adressèrent au gouvernement provincial et le premier ministre avec son ministre de l'Agriculture, firent réponse qu'ils ne se croyaient pas obligés d'intervenir. C'est alors que la question fut portée directement à l'attention du gouvernement fédéral, par une personne qui s'est intitulée président d'un certain comité. Je

M. LAKE.

vais lire sa lettre afin qu'elle figure au "Hansard" :

Bladworth, Sask., 19 novembre 1906.

Le très hon. sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre du Canada,
Ottawa.

Cher sir Wilrid,—Le petit village de Bladworth est le centre de distribution pour une douzaine de townships avoisinants. Chacun de ces townships compte approximativement 50 colons établis. La région est une plaine et dénudée, sans arbres. Les colons comptent pour leur combustible sur la houille et le bois qu'ils peuvent se procurer à la station de chemin de fer la plus proche, Bladworth. Les marchands de Bladworth s'approvisionnent de bois à Prince-Albert et de houille à Lethbridge. Il a été impossible depuis le mois d'avril dernier de se procurer du charbon à ce dernier endroit. Ils ont donné une commande de 10 wagons à Lethbridge et il n'y en a pas eu de délivré. Estevan en a commandé un wagon et les charbonniers ont promis de le lui livrer pour le 17 décembre prochain.

Nous avons commandé du bois à la compagnie Cowan, de Prince-Albert, et voici sa réponse : "Nous n'avons ni déchets, ni perches ni coupures de bois, et malgré nos recherches, nous n'avons pu nous procurer de bois de corde, il n'y en a pas en ville."

Les colons brûlent du bois de sciage à $30 les 1,000, des ronces, des nattes de foin et du grain. Ils sont à la veille d'avoir épuisé ces ressources.

Le Dr J. Fyle fait rapport d'après ses observations, que les colons n'ont plus de combustible et qu'ils vont souffrir et probablement mourir de froid. Toutes les écoles publiques sont fermées à cause du manque de combustible. L'hôtel Saskatchewan maison à 30 chambres n'a qu'un feu.

Une tempête à soufflé les 15, 16 et 17 courant e le thermonètre est à zéro. Je vous laisse, monsieur, à juger ce qu'est la situation pour vos concitoyens de la circonscription de Batoche, un nom qui n'est pas inconnu dans l'histoire. Cet état de choses est général.

On nous dit que les personnes qui exploitent les mines du public se disputent entre elles à propos de leurs titres, sans égard aux titres du public à tenir le corps et l'âme ensemble.

Je vous demande donc à vous, monsieur, de mettre fin à ces disputes qui sont devenues intolérables et dont la continuation met en danger la vie et le bonheur (droits inaliénables de tout sujet libre) de tous les colons.

Je vous demande, monsieur, au nom d'une population qui souffre, d'exercer, en vertu des pouvoirs dont vous êtes investi, le droit de domaine éminent.

Je vous donne l'assurance, monsieur, que c'est une question de vie ou de mort, et je n'exagère pas, pour les colons de ces régions; c'est une question qui demande votre intervention immédiate.

Votre humble et obéissant serviteur,
WM. L. RAMSAY,
Président du comité

L'honorable premier ministre répondit en ces termes à cette lettre :

Ottawa, 24 novembre 1906.

M. Wm L. Ramsay,
Bladworth, Sask.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant. Malheu-

reusement, cette question est d'un caractère très grave, et je le regrette, une question sur laquelle le Gouvernement ne peut exercer aucune autorité. Nous avons envoyé à Lethbridge le sous-ministre du Travail, avec instruction de s'efforcer de régler, si possible, la grève.

Il ne s'agit pas ici d'une question au sujet de laquelle nous pouvons donner des ordres péremptoires ; nous nous sommes tout de même montrés prêts à offrir et, de fait, nous avons offert l'aide de la police dont nous disposons et de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour vous aider, mais vous comprenez comme nous que ce n'est pas à nous à fournir le charbon.

J'ai tout lieu de croire que dans quelques jours, si ce n'est déjà fait, la difficulté aura été réglée.

Bien sincèrement à vous,
WILFRID LAURIER.

Quel aveu d'impuissance de la part du premier ministre, dont le Gouvernement ne peut exercer aucune autorité et donner des ordres péremptoires dans une question de vie et de mort. A qui est-ce donc, si ce n'est au Gouvernement, de fournir le combustible? C'est la question que se pose la population d'une extrémité à l'autre des provinces de Saskatchewan et du Nord-Ouest. A qui incombe la responsabilité dans un cas d'urgence comme celui-ci ? Cette lettre a été écrite le 24 novembre et le Gouvernement n'a rien fait que quatre ou cinq jours après. C'est alors, apparemment, qu'il sortit de sa torpeur, et tout ce qu'il fit fut de télégraphier au président du Pacifique-Canadien. Le ministre du Travail a lu ce télégramme à la Chambre. La réponse de sir Thomas Shaughnessy montre que le Pacifique-Canadien n'avait pas été aussi lent que le Gouvernement et avait déjà secouru Bladworth. La compagnie avait envoyé du charbon à ce village trois jours avant que le premier ministre le lui eut demandé. Lorsque j'appelai l'attention du Gouvernement sur cette question le lendemain de l'ouverture de la session, le premier ministre se contenta d'exprimer un regret général sur son inhabilité à agir. Plus tard, il parla en ces termes : "Franchement, je ne sais quelles mesures le Gouvernement fédéral peut prendre pour régler cette difficulté." Je répète que le public n'est pas satisfait d'un gouvernement qui, dans un moment si critique, se croise les bras et confesse son impuissance, et se contente d'exprimer le regret de ne savoir que faire en l'occurence. Je maintiens qu'un gouvernement qui n'ose pas intervenir dans un moment si critique ne mérite pas de gouverner. A quoi servent les gouvernements si ce n'est précisément à faire face à des situations comme celle-ci et protéger la vie et assurer le bien-être des citoyens qu'ils sont chargés de gouverner ? C'est une véritable bénédiction que la température n'ait pas été plus rigoureuse dans le Nord-Ouest ; c'est une faveur exceptionnelle. Il y a eu cependant beaucoup de neige ; quiconque connaît le Nord-Ouest n'en peut douter. Les longues courses que les colons en quête de combustible ont été forcés de faire leur ont causé des souffrances. Les colons qui habitent les pauvres logis dont l'honorable député d'Alberta (M. Herron) a parlé cette après-midi n'ont que peu de confort à brûler des nattes de foin, des branches de saules, des broussailles et de la balle. C'est bien beau de s'apitoyer ici sur le sort de ces malheureux et de sympathiser avec eux sans rien faire. C'est tout différent de pouvoir s'asseoir dans une maison relativement confortable à Ottawa et d'habiter un cottage dans ces prairies dénudées exposées aux vents glacials du nord-ouest qui soufflent la neige devant eux. C'est surtout cruel pour des nouveaux colons qui n'ont pas encore eu le temps de construire un abri convenable contre les rigueurs des hivers du Nord-Ouest.

Monsieur l'Orateur, le Gouvernement ne peut rester indifférent et se convaincre qu'il n'a plus rien à faire parce que la grève de Lethbridge a été réglée. Il y a encore lieu de s'alarmer ; il est à craindre qu'il y ait et il y aura encore de la misère quand l'hiver et ses rigueurs seront arrivés.

J'appelle l'attention du premier ministre sur une brochure qu'a publiée le département de l'immigration de son gouvernement au sujet de l'approvisionnement du combustible dans le Nord-Ouest. Cette brochure est intitulée : "The Last and Best West", et comprend un questionnaire. On lit à la page 26 les questions et réponses suivantes pour l'information du nouveau colon :

Q. Que fait-il pour le combustible ? Le colon souffre-t-il du froid ?

R. Les principaux districts de l'ouest du Canada ont du bois à proximité. Les colons de l'Alberta et de la Saskatchewan sont plus favorisés, surtout le long des cours d'eau, d'où ils tirent, d'un grand nombre d'entre eux, toute la houille voulue, et souvent au prix du chargement et du transport à domicile. Personne ne souffre du froid à cause de la rareté du combustible.

C'est la vérité jusqu'à un certain point, mais ce n'est pas toute la vérité ; c'est certainement tromper les gens qui ont été élevés dans les grandes villes de l'Europe ou même dans les campagnes, qui sont habitués à la routine ordinaire de la vie et capables de satisfaire à tous leurs besoins quand ils ont l'argent nécessaire. Cet extrait, dans les circonstances, impose au Gouvernement l'obligation de faire qu'aucun mot ne soit trouvé mensonger, surtout après ce que nous dit le discours de Son Excellence au sujet des informations erronées qui sont données aux immigrants en perspective. J'espère que la Chambre acceptera cette résolution malgré ce que vient de dire l'honorable ministre de l'Intérieur sur ce sujet. Il y a d'immenses quantités de minéraux dans ces provinces et je prétends qu'ils appartiennent au peuple. Malgré que le gouvernement fédéral ait décidé d'en priver la population du Nord-Ouest et qu'il la considère simplement comme bonne à ajouter à la richesse nationale, il doit savoir qu'il a encouru une res-

ponsabilité particulière vis-à-vis les habitants des nouvelles provinces. Qu'a-t-il fait des immenses dépôts de houille dans ces régions ? Le ministre de l'Intérieur l'a dit cet après-midi. Je relisais un rapport qui a été déposé l'année dernière au sujet des terres qui ont été vendues depuis le commencement de l'année 1896 jusqu'à la fin de l'année 1905, et j'y ai vu que 110,000 acres de terrains houillers ont été vendus. Les conditions de vente n'entraînaient pas l'obligation de les exploiter et les spéculateurs vont peut-être attendre indéfiniment qu'elles acquièrent de la valeur. Je prétends que cet état de choses est absolument intolérable à ce moment de notre existence nationale. Une partie du Nord-Ouest n'a pas l'avantage aujourd'hui d'avoir du bois comme combustible. De vastes étendues de territoire n'ont aucune variété de bois. Par contre, la nature y a mis la houille ; elle s'y rencontre avec une abondance insurpassable, et il semble qu'on devrait s'occuper de la rendre accessible aux colons. L'achat de terrains houillers devrait être une indication que les acheteurs ont l'intention de les exploiter. Dans tous les cas, je crois que vu l'urgence du moment et la misère qui s'annonce pour l'avenir, le Gouvernement devrait prendre des moyens énergiques pour empêcher que ces terrains houillers restent entre les mains des spéculateurs, qui les gardent indéfiniment improductifs au détriment des habitants ; il devrait voir à ce que ne se répètent plus les griefs que l'honorable député d'Alberta (M. Herron) a exposés cette après-midi, quand il a dénoncé la cessation du travail sur une concession qui avait approvisionné de houille toute la région pendant bien des années, mais qui attend maintenant la hausse du marché. Je crois en avoir assez dit sur ce sujet. Je crois avoir attiré l'attention du Gouvernement sur la gravité de la situation dans le Nord-Ouest et sur les dangers pour l'avenir. Le Gouvernement peut soulager ces misères. Il peut en tout cas prendre des mesures rigoureuses pour empêcher que de semblables grèves se produisent à l'avenir.

Voici au moins une question qu'il doit prendre en considération et régler. Il peut certainement prévenir l'aliénation des terrains houillers sans obligation à la charge de l'acquéreur de les exploiter. A mon sens, il devrait aller plus loin et exiger des concessionnaires de ne pas les laisser improductifs, mais de les exploiter au profit des humains auxquels la nature les a destinés.

M. W. E. KNOWLES (Assiniboïa-ouest): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de représenter une circonscription qui consomme probablement plus de houille et produit moins de combustible que les autres, et mes honorables collègues du Nord-Ouest m'ont beaucoup plu et intéressé en discutant cette question devant la Chambre. Ils lui ont sans doute donné une grande importance.

En plus d'une occasion à la présente session, l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) y a attiré l'attention du Gouvernement. Nous étions à peine sortis de la discussion de l'adresse qu'il en a saisi la Chambre une première fois et qu'il s'est montré très logique en nous en entretenant tous les jours depuis. Mes deux honorables collègues des prairies, l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) et l'honorable député d'Alberta (M. Herron) ont placé la question sur son véritable terrain. J'ai porté beaucoup d'attention à ce qu'ils ont dit car ils sont familiers avec le sujet. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) nous a également fait part de plusieurs vérités. Il a dit que la Providence avait semé la houille dans ces régions pour les besoins de l'homme, ce qui est moins discutable qu'original. Il nous a également donné une leçon sur l'administration des forêts et des forces hydrauliques, questions de haute importance, mais je m'efforcerai, pendant les quelques instants que j'ai l'intention de parler, de m'en tenir à la question en discussion. Mes honorables collègues de l'Ouest n'ont dit que la vérité en parlant des grandes misères que la population a endurées. Personne ne doute que le manque de combustible est un des plus grands maux auxquels la population d'un pays comme celui-là est exposé. Si quelqu'un de mes honorables collègues de l'Est s'est déjà trouvé dans les prairies quand le vent souffle, il sait ce qu'il en coûte d'habiter dans ces froides régions et quelles privations la population doit endurer dans un moment comme celui-ci. L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) a dit cette après-midi qu'il s'était trouvé heureux dans une maison qui lui avait coûté $80, mais il n'a pas dû y vivre quand le vent soufflait tel que l'a décrit l'honorable député de Qu'Appelle. Nous sommes tous d'accord sur les privations qu'ont endurées ces pauvres colons. Comme l'a dit l'honorable député de Qu'Appelle, ils venaient de très loin pour avoir du combustible et étaient obligés de retourner à lège. Dans bien des cas, ils n'en rapportaient pas plus qu'ils n'en avaient apporté. La situation est en effet excessivement critique et je ne le cède à personne pour en saisir la gravité. Mais comment remédier au mal, lorsque nous avons un problème comme celui-ci à régler, si nous ne faisons qu'énoncer ce problème, et lire à la Chambre, comme l'a fait l'honorable député de Qu'Appelle, une vingtaine de résolutions et rapports des différentes parties du pays, et si nous nous en servons seulement pour justifier une attaque contre le Gouvernement alléguant, à la manière de l'honorable député, qu'un gouvernement qui ne peut pas le résoudre ne mérite pas de gouverner ? Si l'opposition veut faire sienne cette question et prétendre que le Gouvernement n'a pas " le droit d'exister ", et n'a elle-même aucune

solution à offrir, alors je lui retourne son accusation et je dis qu'une opposition de cette espèce n'a pas droit d'exister. Mes honorables collègues ont étudié le sujet à fond, mais n'ont aucune solution à suggérer. Ils disent que le Gouvernement devrait prendre des mesures rigoureuses, adopter un régime sévère. Ils nous cornent les oreilles à crier que le Gouvernement doit agir. Je leur demande : Que faire ? L'honorable député de Qu'Appelle n'a rien proposé. Il a promis à mon honorable collègue de Yale-Caribou (M. Duncan Ross) qu'il lui dirait plus tard ce qu'il proposerait, mais il me semble qu'il a oublié de tenir sa promesse.

Il dit que le Gouvernement s'est croisé les bras et a laissé écouler le temps sans rien tenter pour soulager la misère des habitants. Je ne crois pas que l'honorable député ose aller répéter ces paroles dans l'ouest où le gouvernement de l'honorable Walter Scott est au pouvoir. L'honorable député n'est pas sans savoir dans son âme et conscience que l'honorable M. Scott s'est établi plus solidement dans l'opinion publique, lui et son cabinet, pour avoir attaqué de front cette grave question. Je ne doute pas qu'une des raisons qui ont motivé la discussion de cette question au Parlement est l'espoir de diminuer en quelque façon le mérite que s'est acquis l'honorable Walter Scott, d'enrayer, si possible, le sentiment populaire. L'honorable député a déclaré que le Gouvernement avait envoyé son délégué dans l'ouest et que celui-ci avait humilié son pays à Indianapolis. Cependant, l'honorable député a subséquemment justifié la conduite de ce délégué. Je ne suis pas prêt à dire que j'ai pu comprendre le raisonnement de l'honorable député de Qu'Appelle. Je crois, moi, que M. Mackenzie-King a agi sagement et je dis que tout homme aurait bien agi en faisant dix fois plus plutôt que de laisser geler les colons. Un de mes commettants me parlait récemment de ce qu'il avait lu dans les journaux au sujet de la visite de M. Mackenzie-King aux Etats-Unis et il exprimait très pittoresquement son opinion en disant que tout homme devait être prêt au besoin, d'aller même chez le diable pour avoir du charbon plutôt que de laisser les colons souffrir du froid. Je partage grandement cette opinion. Si l'on peut sauver la vie des gens en s'humiliant pour employer le mot de l'honorable député, ce qui est une solution facile du problème, je dis : de toute nécessité, qu'on s'humilie.

M. LAKE : L'honorable député (M. Knowles) veut-il me permettre de le corriger? Je n'ai pas dit que M. Mackenzie-King avait commis une bassesse. J'ai dit qu'il avait bien fait. Mais je prétends que c'est humiliant pour le pays d'être placé dans l'obligation où M. King l'a été et qui a nécessité son voyage aux Etats-Unis.

M. KNOWLES : J'accepte cette correction. D'après l'honorable député (M. Lake), si je le comprends bien, M. Mackenzie-King était placé dans une position telle qu'il a été obligé à son tour de faire subir une humiliation au pays. Je n'ai pas vu cet argument dans aucun journal encore, mais je l'accepte comme l'expression honnête de l'opinion de l'honorable député sur la conduite de M. Mackenzie-King. Tout ce que je puis dire, c'est que si nous pouvons trouver, dans la colonisation de l'ouest, qui est encore à son état de formation, une solution aussi facile que cette humiliation supposée du pays, nous aurons atteint notre but à peu de frais.

Plus je réfléchis, moins je trouve que l'opposition s'éloigne de nous sur cette question. Elle dit que nous sommes face à face avec une grosse difficulté : nous l'admettons. Elle dit que les colons ont souffert : nous l'admettons. Elle est heureuse que l'honorable Walter Scott aient réussi ; nous partageons ce sentiment. Nous paraissons nous entendre sur tous les points. Cependant le problème n'est pas encore résolu. L'honorable député de l'Alberta (M. Herron) avait une proposition sur laquelle il n'a cependant pas beaucoup insisté, si je m'en rapporte à ce qu'il a dit.

Il s'est prononcé,—quoique à mots couverts et en passant,—en faveur de l'établissement d'un régime d'arbitrage obligatoire Certes, monsieur l'Orateur, c'est là un grand problème à résoudre. Si l'honorable député réussit à nous doter d'un régime d'arbitrage obligatoire au moyen duquel nous pourrons, et les autres nations du monde pourront, opérer le règlement des grèves qui se produisent soit dans les charbonnages ou ailleurs, il sera considéré, je n'en doute pas, comme le plus grand homme de notre siècle. Je le répète, c'est là un des plus grands problèmes que le monde contemporain, que le monde anglo-saxon, du moins, s'applique à résoudre. Mais si l'honorable député se déclare en faveur de l'établissement d'un régime d'arbitrage obligatoire en vue de régler les différends de cette nature, je lui demanderai : Quel est l'avis de vos commettants à cet égard ? La circonscription qu'il représente compte un grand nombre de mineurs de charbon, citoyens honnêtes, industrieux, laborieux. Va-t-il leur dire qu'il est en faveur de l'établissement d'un régime d'arbitrage obligatoire ? Et si le tribunal d'arbitrage rendait une décision contraire aux prétentions des mineurs, aurait-il le courage de se présenter devant ses commettants de Lethbridge et de leur dire : " Le tribunal a décidé contre vous et dès lors reconnaissez que vous vous êtes trompés ". Il s'abstiendrait, j'imagine, de leur tenir ce langage ; aucun homme politique n'aimerait à tenir de pareils propos à l'adresse de ses électeurs.

M. HERRON : Je ne craindrais pas de faire cette déclaration soit ici, soit devant mes électeurs. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) peut être assuré que les mineurs de ma circonscription ver-

raient d'un bon œil l'établissement d'un régime d'arbitrage obligatoire.

M. KNOWLES : Je remercie l'honorable député d'Alberta d'avoir répondu à la question que je lui avais posée. Mais faisons un pas de plus : l'honorable député reconnaîtra, je pense, que, dans la mise en pratique de sa proposition, un tribunal d'arbitrage aurait tout autant de difficulté que le propriétaire de la mine à faire travailler des mineurs qui s'y refusent. On nous dit : Etablissez un régime d'arbitrage obligatoire. Il serait très facile, en effet, d'édicter une mesure dans ce sens ; mais il serait beaucoup plus difficile d'en obtenir le résultat que nous désirons. Il nous est loisible d'édicter que l'eau remontera le courant et même de faire des frais d'installation à cet effet ; ce qui n'empêchera pas l'eau de continuer à chercher son niveau. Libre à nous d'édicter que cette Chambre ne renfermera jamais de mauvais air ; l'air n'en sera pas purifié pour tout cela. Il faut considérer les circonstances telles qu'elles sont, tenir compte des particularités de la nature humaine ; l'honorable député (M. Herron) ne dira pas le contraire. Or je n'hésite pas à dire que tous les tribunaux d'arbitrage que vous pourriez nommer au Canada n'obligeront pas l'ouvrier, soit de la surface soit des profondeurs du sol, à travailler moyennant un salaire qu'il juge insuffisant, et pas plus à la demande d'un tribunal d'arbitrage, qu'à celle de ses patrons.

Si l'honorable député réussit à résoudre ce problème, il aura supprimé une des plus grandes causes de dissensions qui agitent le monde du travail et de la politique actuellement. Mais l'honorable député ne s'engage pas à le faire ; il n'en est même pas question dans sa motion. Il se contente de dire, je le répète, qu'il faut faire quelque chose, sans rien définir. Or, je l'ai déjà dit, il a été fait quelque chose et même beaucoup. Dans toutes les parties de l'ouest, du moins, on apprécie les efforts du sous-ministre du Travail et on se réjouit du succès qu'il a obtenu. Tous sont d'accord à reconnaître, je pense, que sans son intervention, la grève durerait encore. M. Mackenzie-King a agi en vertu des dispositions de l'acte de conciliation édicté par le gouvernement actuel, et le succès qu'il a pu obtenir est tout à l'honneur du Gouvernement, puisqu'en se fondant sur ce texte de loi, il a pu réconcilier, pour un temps du moins, le patron et l'ouvrier.

Je suis entièrement de l'avis du ministre de l'Intérieur—ce qui rend très difficile le règlement de cette question c'est surtout l'insuffisance des moyens de communication. Si les transports étaient plus développés dans cette région, il nous serait plus facile de résoudre ce problème. Je ne suis pas en mesure de fournir à la Chambre des faits circonstanciés, ou d'appuyer mes déclarations de témoignages assermentés, mais je suis convaincu que, si les moyens de communication avaient été plus développés, on aurait été à même d'obtenir des divers charbonnages du Nord-Ouest suffisamment de houille pour répondre aux besoins de la population. Mais le matériel roulant des chemins de fer était utilisé pour le transport du blé, et pour cette raison on fut empêché de satisfaire assez rapidement aux besoins du consommateur. Il faut donc en revenir à ce que disait le ministre de l'Intérieur : Il nous faut des moyens de communication plus développés. C'est ce qui rend la situation chez nous encore plus critique. Nous sommes, comme tout le reste de l'univers, exposés à voir éclater chez nous des différends entre patrons et employés ; mais, par suite de l'insuffisance de nos moyens de communication, nous sommes de ce fait mis dans une situation plus difficile encore que les établissements de l'est. Nous hâtons le plus possible la construction d'un autre chemin de fer dans ces régions.

On entend souvent les membres de la gauche s'écrier : " Cox ne peut attendre " ; mais dans le cas actuel c'est la population du Nord-Ouest qui ne peut attendre. La construction de ce chemin de fer est indispensable au bien-être de ces colons industrieux qui se sont fixés dans l'Ouest. Ce sont ces colons qui ne peuvent attendre davantage l'établissement de ces nouveaux moyens de communication.

L'année dernière, ces messieurs de la gauche n'étaient pas entièrement de notre avis quant à l'opportunité de construire les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Ils étaient d'opinion que nous pouvions attendre encore. Dans cette circonstance, l'honorable député d'Alberta (M. Herron) se sépara de ses amis de cœur au comité des chemins de fer et donna son appui au Gouvernement. L'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) fit de même. C'est qu'ils savaient tous deux que nous avions besoin là-bas de moyens de communication plus étendus. Habitants du pays ils se rendaient compte que ce n'était pas Cox qui ne pouvait pas attendre mais bien plutôt leurs propres commettants, et que ceux-ci se donneraient bien garde de les réélire s'ils différaient l'exécution du projet beaucoup plus longtemps. Quant à l'honorable député de Qu'Appelle, je ne me rappelle pas quelle fut son attitude dans la circonstance. Mais je désire insister sur ce point que, ce qu'il nous faut dans le Nord-Ouest, c'est la suppression de toute entrave locale à notre commerce, tant dans la direction de l'est que dans celle de l'ouest. Ce sont ces empêchements qui nous écrasent et sont pour nous comme un cauchemar aujourd'hui. Il nous faut des moyens de communication plus étendus, et c'est précisément cette question que l'on soulève au cours du présent débat. Je l'ai déjà dit, ce n'est pas chose facile que de trouver une solution à ce problème. J'espérais que certains hono-

rables députés de la gauche auraient quelque proposition à faire dans ce sens ; personne ne l'a fait. J'ai l'honneur de proposer l'amendement ci-après :

Que tous les mots après " que " dans la résolution soient biffés et remplacés par les mots suivants : " Les difficultés qui ont surgi récemment dans le Nord-Ouest au sujet des approvisionnements de combustible ne sont pas le résultat de l'insuffisance de nos lois, mais de l'insuffisance des moyens de communication, ainsi que des différends survenus entre patrons et ouvriers ".

M. W. J. ROCHE : L'honorable député préopinant (M. Knowles) reproche à l'opposition de n'avoir suggéré aucun moyen pour mettre fin à la disette de charbon dont souffre le Nord-Ouest ; mais de son côté, qu'a-t-il dit qui soit de nature à éclairer la Chambre ? Est-ce bien un trait de génie de sa part que cet amendement qu'il a déposé entre les mains de monsieur l'Orateur ? Pour ma part je n'y vois rien qui puisse satisfaire la population du Nord-Ouest, ou aider la Chambre à régler la difficulté qui nous est soumise. Député d'une province où la disette de charbon ne s'est pas fait sentir d'une manière très vive, je n'en ai pas moins été désappointé des observations faites par l'honorable ministre de l'Intérieur, de l'accueil qu'il a fait à la proposition de l'honorable député d'Alberta et de sa propre observation, quand, en sa qualité de ministre, de chef du département en cause, il aurait dû être le premier à soumettre une proposition ayant pour but d'empêcher une telle disette de se reproduire. Au lieu d'épiloguer sur le texte même de la résolution, au lieu de chercher à découvrir des divergences d'opinion, réelles ou imaginaires, entre les députés de la gauche qui ont pris la parole à cette occasion, le ministre semble-t-il, aurait beaucoup mieux fait de chercher et de proposer lui-même un moyen de solution. Je me rappelle certaines résolutions qui furent naguère présentées à la Chambre et le ministre, lorsqu'il ne trouvait pas la proposition acceptable se donnait bien garde de charger un député quelconque de la tâche de faire rejeter cet amendement. Il proposait lui-même une modification dans le sens le plus acceptable à ses yeux.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il s'est produit récemment une vive agitation sur tout le continent américain, à l'occasion d'une grève qui éclata dans les charbonnages de la Pennsylvanie, et, comme vous le savez, se prolongea plusieurs mois. Nous étions à l'approche de l'hiver et nombre de gens non seulement aux Etats-Unis, mais au Canada, obligés de faire venir de la Pennsylvanie leur approvisionnement d'anthracite, s'inquiétaient vivement de la situation. Il se fit une agitation dans les Etats-Unis, en vue d'engager le gouvernement fédéral à prendre des mesures pour mettre fin à cette grève et empêcher nombre de familles de périr de froid dans le cours de l'hiver. C'est sans doute, en conséquence de ce mouvement, que la commission du commerce entre états fit rapport au président des Etats-Unis et demanda que le gouvernement à l'avenir ne se départît pas de la propriété des gisements de houille, et réglementât leur mode d'exploitation pour toujours, même jusqu'à restreindre, sinon empêcher complètement, l'exportation de la houille à l'étranger. On était d'avis que par ce moyen il serait possible de mettre fin au monopole dont jouissaient les propriétaires de houillères. La commission du commerce entre états fit rapport que les recettes provenant de ces gisements houillers seraient suffisantes pour solder les frais de l'administration publique. C'est sans doute en s'inspirant de ce rapport que le président des Etats-Unis, dans son message au Congrès, la semaine dernière soumit une proposition à cet effet. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je m'en vais lire cette partie de son message qui a trait à la question de la houille :

Il ne serait pas sage de la part de la nation d'aliéner la propriété des gisements houillers qui lui restent. J'ai, temporairement fermé à la colonisation tous les terrains que le service géologique a indiqués comme contenant, ou devant très probablement contenir, de la houille. La question, d'autre part, ne saurait être complètement réglée qu'au moyen d'une mesure législative, et cette mesure, à mon avis, devrait interdire l'aliénation ou la concession de ces terres, sauf dans certaines circonstances particulières.

Dès lors ces terres continueraient de rester la propriété du Gouvernement des Etats-Unis lequel, toutefois, n'entreprendrait pas de les exploiter, mais les concéderait à des particuliers moyennant redevance, tout en se réservant le droit de voir à ce que le consommateur ne fût pas forcé de payer des prix exorbitants pour le charbon. Il serait, bien entendu, tout aussi nécessaire de réglementer le tarif des voituriers pour le transport de ce charbon que le tarif des exploitants de la mine pour sa fourniture. Il est important, en effet, que ces voituriers ne soient pas à même de favoriser injustement un producteur aux dépens de l'autre.

En interdisant l'aliénation et la concession de ces terrains houillers, on ne ferait que suivre la ligne de conduite déjà adoptée en ce qui regarde les terrains boisés. Les houillères, comme les forêts, doivent être considérées bien public, et on n'en doit permettre l'aliénation que dans des conditions avantageuses pour le public.

Notre gouvernement ferait bien de méditer sérieusement ces propositions faites au Congrès par le président des Etats-Unis. L'honorable député préopinant nous a priés de lui indiquer un moyen de solution ; eh bien, il trouvera dans ce message du président une proposition que notre gouvernement aurait grand intérêt à mettre en pratique. Qu'il s'interdise à l'avenir d'aliéner celles de nos terres domaniales qui renferment des gisements de houille ; qu'il ne permette pas à des particuliers de les accaparer. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a proposé d'insérer dans tout acte

d'aliénation de terrains houillers, entre autres conditions, l'obligation d'exploiter ces terrains et la défense de les réserver pour des fins de spéculation.

Nous avons entendu le ministre de l'Intérieur nous parler, cette après-midi, des millions d'acres de terres qui ont été émis ou cédés au chemin de fer canadien du Pacifique, et un de ses collègues dans le ministère s'est efforcé d'exploiter la circonstance au profit de son parti en lui demandant d'indiquer l'époque à laquelle ces terres avaient été aliénées. On prétend que le peuple canadien, et particulièrement les habitants des territoires du Nord-Ouest, ont souffert un préjudice par suite de l'aliénation de ces 25 millions d'acres en faveur du chemin de chemin de fer canadien du Pacifique, aliénation qui était nécessaire pour obtenir l'établissement dans cette région des moyens de communication qui permettraient de la coloniser et de l'exploiter, fin qu'il était absolument impossible d'atteindre sans l'octroi de fortes sommes d'argent et d'étendues considérables de terres. Mais ceux qui nous font ce reproche ont-ils songé à quel point aurait été plus préjudiciable aux intérêts de notre peuple le projet mis de l'avant par ces messieurs de la droite, s'il avait été réalisé, projet aux termes duquel pour tout acre qui avait été offert par le gouvernement conservateur, les amis de ces messieurs de la droite en offrirent deux, une fois arrivés au pouvoir. Ils furent frustrés dans leur dessein, et tout raisonnement que l'honorable député voudra faire de ce chef se trouve ainsi à tomber à plat.

Nous avons appris récemment que certains groupes de populations du Nord-Ouest avaient été, pour ainsi dire, contraints de s'emparer par la force de wagons chargés de houille garés à divers endroits, le long des lignes de chemins de fer. Ce n'est pas que les habitants de ce pays soient des contempteurs de la loi ; mais les circonstances légitimaient bien leur conduite. Leurs familles à la maison étaient sans doute sur le point d'être gelées à mort. La température était tombée à 30 degrés au-dessous de zéro, et nous savons tous ce que cela veut dire, particulièrement dans ce pays. Je m'en vais lire un entrefilet publié dans un de nos journaux à la date du 4 décembre. Il était surmonté d'en-têtes en gros caractères, dont la lecture en pays étranger ne pouvait qu'avoir un effet très désastreux au point de vue de l'immigration. En voici le texte :

La disette de combustible est devenue tellement grande, et les cultivateurs en sont devenus tellement alarmés depuis que le mercure oscille autour de zéro Farenheit, qu'à Drinkwater (Saskatchewan), samedi dernier, une troupe de cultivateurs s'empara d'un train sur une voie de garage et l'empêcha d'en sortir tant qu'ils n'eurent pas chargé leurs voitures de la houille contenue dans un wagon à destination de Weyburn.

Nombre de ces cultivateurs avaient dû enlever du bois de leurs bâtiments pour l'utiliser en guise de combustible. Des cultivateurs fixés à trente ou quarante milles de la ville y restent souvent trois ou quatre jours en vue d'obtenir du charbon puis retournent chez eux n'emportant que quelques centaines de livres. A bien des endroits, lors de l'arrivée du train, il se trouve soixante à soixante-dix attelages attendant leur chargement.

M. W. J. ROCHE.

On voit quelle misère a été celle des habitants de ce pays par suite de la disette de combustible, et dès lors qui les blâmera d'avoir mis la main sur tout le charbon qu'ils pouvaient se procurer dès qu'une occasion s'en est présentée? C'est en vue d'empêcher de pareils incidents de se répéter, et la disette de charbon de se reproduire que l'honorable député (M. Herron) a proposé cette résolution. L'honorable député ne tient pas *mordicus* au texte même de sa résolution ; il est bien prêt à accepter toute rédaction qui lui paraîtra meilleure que la sienne; mais il ne saurait consentir à ce qu'on lui substitue l'amendement présenté par l'honorable député préopinant, car il ne résout aucunement la question.

Précisément, parlant des moyens de communication, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a prétendu que le mal ne provenait pas de la rareté du charbon mais de l'insuffisance de la main-d'œuvre et des transports. J'ai lu le compte rendu d'une entrevue avec M. William Whyte, surintendant du canadien du Pacifique, fixé à Winnipeg. M. W. Whyte nie qu'il en soit ainsi ; la compagnie, dit-il, prévoyait cette disette, et dans ce but tint en réserve nombre de wagons pour la distribution de la houille sur divers points de la ligne du canadien du Pacifique. Or, je pense que M. Whyte est plus au courant de la situation qu'aucun honorable membre de la députation ; personne ne saurait en parler en plus grande connaissance de cause ; et le fait est que nombre de ceux qui se plaignent aujourd'hui de l'insuffisance du matériel roulant pour le transport de leurs grains reprochent au canadien du Pacifique d'avoir été cause de cette insuffisance en dépêchant des wagons pour le transport de la houille sur divers points de la ligne. L'honorable ministre (M. Oliver) se trompe en cherchant à tout ramener à une question de transport ; l'insuffisance des moyens de transport a pu se faire sentir dans certaines parties du pays, mais ce n'est pas elle qui a déterminé la disette du charbon. Il aurait agi plus sagement en acceptant la proposition du député de Qu'Appelle (M. Lake) et en reconnaissant qu'il est nécessaire de se prémunir par voie législative contre ces grèves. Je reconnais bien avec l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) que si Walter Scott ou Mackenzie King ou tout autre, dans les circonstances, avait raison de faire des démarches qu'en temps ordinaire il n'aurait pas été opportun de faire, c'est tout de même placer notre pays dans une position humiliante que de mettre un particulier résidant en pays étranger à même de décider, à son gré ou

suivant son caprice, que nos mines seront exploitées ou ne le seront pas et qu'on en tirera ou n'en tirera pas du charbon pendant que nos concitoyens sont menacés de geler à mort.

Il fut déposé sur le bureau de la Chambre, dans le cours de la session dernière, un état indiquant, non pas le nombre d'acres aliénés en faveur du chemin de fer canadien du Pacifique, mais le nombre d'acres de terrain houiller aliénés en faveur des amis politiques de ces messieurs de la droite. Durant la session dernière, certains honorables députés cherchèrent à nuire à notre parti en publiant une liste de noms de politiciens qui, à l'époque où notre parti était au pouvoir avaient demandé des concessions de terrains boisés, soit pour eux-mêmes, soit pour des amis, mais dont il ne s'en trouvait pas un sur vingt qui eut obtenu ce qu'il demandait. Au contraire, si nous examinons cet autre état dont je parle, nous constatons que le reproche même que ces messieurs adressaient au gouvernement conservateur peut avec raison être fait au gouvernement actuel. Ces messieurs, depuis qu'ils sont au pouvoir, ont aliéné des centaines de mille acres de terrains houillers du Nord-Ouest pour le bénéfice de leurs propres amis poitiques. Je n'ai qu'à jeter un coup d'œil rapide sur ce document, qu'est-ce que j'y trouve ? J'y trouve le nom de l'honorable M. Rutherford, aujourd'hui premier ministre de l'Alberta, un particulier qui, jadis, s'est efforcé de tirer très grand parti dans ses campagnes politiques de ce que les prédécesseurs de ces messieurs de la droite avaient aliéné de nos terrains forestiers. Mais depuis que ces messieurs sont au pouvoir, non seulement l'aliénation de nos terrains forestiers a-t-elle été poursuivie, mais on s'est mis à aliéner nos terrains houillers, et ce ministre a lui-même eu sa part dans la distribution de ces terrains houillers. Une autre personne dont le nom figure sur cette liste est M. A. M. Sifton, frère du ministre de l'Intérieur d'alors, et qu'on a gratifié de grandes étendues de gisements houillers. J'y relève encore le nom de M. D. C. Cameron, député libéral de la circonscription de Rainy River à la législature de l'Ontario, jusqu'à il y a deux ans, et qui reçut également une grande étendue de ces terrains houillers.

Un autre favorisé qui jadis, de sa voix de stentor, condamna le Gouvernement pour avoir aliéné les terrains forestiers, ce fut l'honorable M. Robert Watson ; et pourtant nous voyons son nom figurer sur la liste comme détenteur d'une certaine étendue de terrain houiller. Voici encore C. A. Stuart, aujourd'hui juge, mais alors avocat à Calgary et qui se fit concéder au moins 320 acres de terres. Enfin,—et ce n'est pas le moins important,—figure sur cette liste le nom de l'honorable M. Bulyea. Or, circonstance singulière, et dont la convenance me paraît douteuse, ce n'est que le 13 décembre 1905, alors qu'il était depuis plusieurs mois gouverneur de la procette liste le nom de l'honorable G. H. Bulyea. vince, qu'il reçut cette concession de terrain.

Ce sont là quelques-uns des amis de ces messieurs de la droite à qui furent concédés les terrains houillers du Canada, non pas en vue de leur exploitation, non pas en vue d'en extraire du charbon et de mettre fin à la disette de combustible dont nous avons souffert depuis quelques mois, mais en vue de permettre aux concessionnaires de spéculer et de s'enrichir par le moyen de cette spéculation.

Nous avons entendu proclamer bien haut le principe de "la terre aux colons". Il ne me semble pas que c'est se conformer à ce principe que d'aliéner ainsi tous ces terrains ; et si les habitants de cette région ne sont pas bons juges de ce qu'il convient de faire, je ne suis pas d'avis que l'honorable député le soit. Consultez les journaux, non pas les journaux conservateurs seulement, mais la presse sans distinction de parti politique et vous constaterez qu'elle demande à notre Gouvernement de prendre des mesures dans ce sens ; et quelle réponse reçoit-elle ? Simplement l'amendement déposé entre vos mains, monsieur l'Orateur, et qui ne procure aucun soulagement. L'administration a dépensé plusieurs centaines de mille dollars en vue d'engager l'émigration à se porter de notre côté ; elle a fait publier des réclames retentisssantes en vue d'attirer les émigrants; mais que la nouvelle de cette disette de charbon se répande, que les en-têtes de colonnes de nos journaux soient lues dans les pays d'Europe et aux Etats-Unis, et ce sera assez pour réduire à néant tous les résultats qu'auraient assuré ces flamboyantes brochures du bureau de l'émigration. Ces émigrants qui nous sont arrivés l'année dernière ont sans doute souffert plus qu'aucune autre classe de cette disette, et les résultats seront désastreux s'ils écrivent à leurs amis et à leurs parents que leurs vies ont été mises en danger par suite de la disette de combustible qui sévit au Nord-Ouest depuis quelques mois.

L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a signalé la position humiliante dans laquelle notre pays s'est trouvé placé. Mais déjà, à ce que je prétends, on avait mis ces provinces dans une position humiliante quand, lors de leur organisation, on les avait privées de la gestion de leurs terres publiques. Si les partisans du ministère avaient revendiqué auprès de leurs chefs avec l'énergie voulue les droits des citoyens de ces provinces, celles-ci seraient investies aujourd'hui de la gestion de leurs terres et seraient à même, sans avoir à faire appel au Gouvernement fédéral, de régler ces grèves éclatant dans les charbonnages. C'est parce que l'on n'a pas voulu reconnaître leurs droits à la propriété de ces terrains c'est parce que notre Gouvernement a déclaré virtuellement qu'elles étaient inaptes

à gérer leurs propres affaires à cet égard, que l'autorité fédérale se voit dans la nécessité de prendre des mesures pour empêcher une répétition des événements récents. L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) a posé la question suivante aux membres de la gauche : Quelle est votre solution? Quels remèdes proposez-vous? Je pourrais lui faire la même réponse que fit un jour son chef dans une circonstance mémorable, et lui dire que notre parti fera connaître son remède lorsqu'on l'aura porté au pouvoir. Alors que le premier ministre actuel était dans l'opposition, quelqu'un lui demanda d'exposer ses vues sur une question importante qu'on était à débattre, et il se contenta de répondre dans le sens que je viens de dire.

M. BERGERON : Torres Vedras.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Oui, il jugeait plus sage de rester derrière les ouvrages protecteurs de Torres Vedras, et je pense que la même chose peut servir pour l'oie et pour le jars. Mais d'honorables députés de la gauche ont soumis des propositions, et si le Gouvernement avait accepté ces propositions, on aurait eu là une solution de la difficulté dont a souffert la population du Nord-Ouest. A mon avis, l'amendement qu'on nous propose ne règle aucunement la question. L'insuffisance des moyens de communication n'a pas été la principale cause de la disette de combustible loin de là ; et même s'il en était ainsi ce n'est pas au moyen d'un amendement de cette nature qu'on règlera cette question d'une manière satisfaisante. Ce n'est pas en se bornant à exprimer l'opinion qu'il est opportun de développer les moyens de transport que la Chambre va empêcher une autre grève d'éclater et le pays de souffrir d'une autre disette de charbon. J'invite fortement la Chambre à adopter la résolution de l'honorable député (M. Herron) ; je suis convaincu qu'en ce faisant elle agira en conformité des vues de la population du Nord-Ouest.

M. STOCKTON : Je demande l'application du règlement : Ce n'est pas là un amendement à la résolution, puisque le remède qu'il indique n'est pas du tout en rapport avec ce qui fait le sujet de la discussion. La résolution est relative à l'aliénation des terres domaniales et vise également à réglementer l'exploitation du charbon pour l'avenir, sur les terrains déjà aliénés par l'Etat. Or, l'amendemnt ne se préoccupe aucunement de cette question. Voici un passage du livre de M. Burke, " Parliamentary Practice ", donnant le texte d'une décision de M. l'Orateur Shaw Lefèvre, qui me paraît avoir ici son application :

Sur lecture de l'ordre du jour visant à ce que la Chambre se déclare en comité sur le Bill qui établit les droits sur le sucre,

Comme il était proposé que l'Orateur quittât le fauteuil. M. Cobden proposa

en amendement : Que, de l'avis de cette Chambre, il est inopportun, étant données les lourdes contributions exigées des habitants du pays afin de solder les frais des effectifs civil, militaire et naval des colonies, de forcer ces habitants à payer pour les produits de ces colonies un prix plus élevé qu'on ne paierait pour les denrées correspondants à provenance d'autres pays, et qu'en conséquence il est opportun d'abolir tous les droits protecteurs en faveur des produits coloniaux.

M. l'Orateur : Je suis d'avis que l'amendement ne peut être mis aux voix sous sa forme actuelle. Tous amendements, à moins qu'il ne s'agisse de motions en vue de faire déclarer la Chambre en comité des subsides ou des voies et moyens, doivent se limiter étroitement à ce qui fait le sujet de la motion. L'amendement de l'honorable député a trait aux droits imposés sur les produits coloniaux généralement, est loin de se borner aux seuls droits sur les sucres, et dès lors ne saurait être mis aux voix.

Or, la résolution a trait à l'aliénation des terres domaniales à l'avenir et à la règletation de l'expédition future des terrains houillers précédemment aliénés. Au contraire, l'amendement se préoccupe du passé et n'est aucunement en rapport avec la résolution présentée à la Chambre. Je prétends donc que cet amendement est en contravention avec le règlement.

M. l'ORATEUR : La dernière partie de la résolution signale l'insuffisance des approvisionnements de charbon dans les provinces de l'ouest et l'opportunité de mettre fin aux souffrances et aux pertes résultant de cette insuffisance. D'autre part, je vois que l'amendement signale les difficultés qui se sont produites récemment relativement aux fournitures de combustible dans les provinces de l'ouest. Dès lors je suis porté à croire et je déclare que l'amendement a réellement trait au même sujet que la motion et se trouve ainsi en conformité du règlement.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Représentant d'une des circonscriptions les plus populeuses de la province de la Saskatchewan et d'une région qui a la houille comme principal combustible, je considère que le temps donné par la Chambre à la discussion de cette question est du temps bien employé. C'est là un sujet de très grande importance ; et j'ai été heureux de constater la modération dont on a fait preuve au cours du débat. Il n'y a pas de doute que la question de l'approvisionnement de combustible a soulevé dans le pays de vives inquiétudes. Je crains fort, cependant, que la résolution présentée par l'honorable député d'Alberta ne règle aucunement la difficulté ; car je ne vois pas que le mode d'aliénation des terrains houillers ait occasionné cette insuffisance des approvisionnements de charbon. Ce qui a surtout occasionné cette insuffisance, c'est l'insuffisance même des moyens de transport. A vrai dire, le seul chemin de fer qui desserve les houillères, c'est le canadien du Pacifique ; le cana-

dien du Nord dessert bien certaines houillères qui sont à proximité d'Edmonton ; mais cette houille n'est pas expédiée à de grandes distances des mines. Je n'entends pas blâmer trop sévèrement la compagnie du canadien du Pacifique ; car elle s'est trouvé aux prises avec un mouvement d'affaires qui grandissait trop vite pour qu'il lui fût possible d'y tenir tête par l'acquisition du matériel roulant suffisant. Pour résoudre ce problème de la fourniture du charbon aux colons fixés sur les prairies de l'ouest, il va falloir construire et aménager un plus grand nombre de chemins de fer à proximité des bassins houillers. Vous observerez, en effet, que partout où il existe plusieurs lignes de chemins de fer se faisant concurrence, on réussit assez bien à se procurer les wagons nécessaires au transport de toutes les marchandises. Voilà à peu près dix jours, j'ai fait à Ottawa la rencontre d'une personne qui a été pendant nombre d'années surintendant de charbonnages dans le Nord-Ouest, qu'on exploitait uniquement en vue du combustible ; et il m'a assuré que la disette actuelle de charbon était pour tout au plus la moitié le résultat des grèves de Fernie et de Lethbridge et que cette disette, pour la moitié, était la suite de l'insuffisance des moyens de communication.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. TURRIFF : Sans doute.

M. R. L. BORDEN : Y aurait-il eu disette si les charbonnages de Lethbridge avaient été en activité.

M. TURRIFF: Cette personne m'a affirmé que la disette actuelle était pour à peu près la moitié l'effet de la grève de Lethbridge, et qu'elle était, pour l'autre moitié le résultat de l'insuffisance du matériel roulant disponible pour le transport de la houille sur les lignes de chemins de fer desservant les mines en activité. Il paraîtrait qu'aucune de ces mines n'est à même d'accumuler sur place de grandes quantités de houille en attendant le chargement ; et dès lors s'il n'y a pas un nombre suffisant de wagons, sur les voies de garage, dans lesquels on puisse déverser directement le charbon à mesure qu'il est extrait de la mine, on suspend les opérations. Durant l'été et l'automne et jusqu'à ce que la crise se produisit, il y a environ un mois, on n'avait qu'à peu près la moitié du nombre suffisant de wagons pour permettre de faire l'extraction de la houille sans interruption. Ce sont là les renseignements que j'ai obtenus d'un des hommes les mieux informés et les plus véridiques du Canada, et qui a dirigé l'exploitation de houillères dans ce pays depuis quinze ans. Dans le cours des mois de septembre et d'octobre, je me suis trouvé moi-même dans ce pays où se poursuit l'extraction de la houille, et dans le temps on ne travaillait que de deux à quatre jours par semaine, simplement parce qu'on ne pouvait obtenir assez de wagons pour expédier la houille qu'on tirait du sous-sol. Je le répète, je n'entends pas blâmer particulièrement la compagnie du canadien du Pacifique, car je sais qu'elle a fait tout ce qu'il lui était possible de faire dans les circonstances. M. Whyte, dès qu'il se fut rendu compte de la situation, se multiplia pour remédier à cet état de choses. Quant à nous, il vaut mieux que nous regardions la situation bien en face et que nous prenions les mesures propres à la régler. Ce n'est pas la première fois que cette difficulté surgit. Voilà vingt ans que je demeure dans l'Ouest, et à partir du jour où les chemins de fer ont commencé à circuler, cette difficulté à surgi chaque automne sans exception ; mais elle ne s'est jamais imposée à l'attention d'une manière aussi frappante que cet automne, où la grève de Lethbridge est venue intensifier le malaise. Une des principales difficultés naît de ce que notre été est court et très occupé. Le cultivateur, au printemps, doit se hâter de mettre le grain en terre ; puis vient le déchaumage ; plus tard il lui faut faire les récoltes, et, bientôt après, le battage, et enfin les labours. Il se trouve dans l'impossibilité presque absolue d'interrompre ses travaux pour faire sa provision de combustible. La même règle s'applique aux habitants des villes et des villages ; il serait difficile d'en engager un seul à faire sa provision de charbon avant que le froid se fasse sentir. Vous n'en trouverez pas un sur dix qui, le 1er octobre, aura songé à faire sa provision de charbon. Le cultivateur désire attendre que le moment soit venu de transporter son blé au marché pour se charger au retour de sa provision de charbon. Tant que persistera cet état de choses, on souffrira plus ou moins tous les ans dans l'ouest d'une disette de charbon. Car je suis convaincu qu'il n'y a pas de compagnie de chemins de fer qui puisse mettre en circulation un matériel roulant assez considérable pour transporter non seulement le blé, mais la houille aussi promptement que les cultivateurs voudraient l'obtenir en novembre et décembre. Si une compagnie de chemin de fer devait se pourvoir d'un matériel roulant aussi considérable, ce matériel resterait inactif durant neuf mois de l'année. La compagnie du canadien du Pacifique avait l'habitude de faire venir de l'est la plus grande partie des wagons supplémentaires qu'il lui fallait à l'époque où se faisaient les transports de blé et de houille dans l'ouest ; mais cette ressource lui manque aujourd'hui, ses wagons étant utilisés pour les besoins du trafic dans l'Ouest.

En outre, la compagnie du canadien du Pacifique n'a pu utiliser cette année pour le transport de la houille ses wagons-plates-formes, comme elle le faisait naguère dans la région de Souris ; elle a dû, en effet, uti-

liser ces wagons dans les travaux de dédoublement de sa voie entre Winnipeg et Fort-William. Toute cette difficulté serait facilement résolue si l'on pouvait engager les habitants de l'Ouest à faire leur approvisionnement de charbon durant les mois d'été. En effet, la compagnie des charbonnages de Souris, il y a six ou huit ans, autorisa tous ses agents à accorder une réduction de 25 cents par tonne sur les ventes de charbon effectuées avant une certaine date de l'automne, et cela pour mettre les marchands à même de convaincre les cultivateurs et les habitants des villes et des villages qu'il était de leur intérêt de faire leur provision de combustible avant les grands envois de blé de l'automne. Cette mesure produisit un certain effet mais pas très grand. Il n'y a pas de doute que c'est un problème très grave, mais à mon avis nous commençons à en trouver la solution. Je représente une des circonscriptions les plus populeuses de l'Ouest et c'est aujourd'hui que m'est arrivée la première lettre relative à cette question du charbon. On s'y plaint que la compagnie de charbonnages, depuis que la disette se fait sentir, exige $2 la tonne pour la houille chargée sur les wagons, au lieu de $1.60 quelle exigeait auparavant ; et on me demande s'il n'y a pas quelque moyen d'empêcher la compagnie d'exiger ce supplément de prix. Je ne suis pas actuellement en mesure de répondre à cette question. Je ne sache pas que les prix puissent être réglés autrement que par la loi de l'offre et de la demande, et il ne m'apparaît pas que $2 la tonne soit un prix exorbitant. A $1.60, prix auquel la compagnie a vendu la plus grande partie de son charbon, elle ne devait certainement pas réaliser plus qu'un bénéfice raisonnable. Si nous voulons éviter de nous trouver en présence de cette même difficulté d'année en année, il va nous falloir engager les colons à faire leur provision de houille plus tôt dans la saison, et assurer l'établissement d'un plus grand nombre de chemins de fer dans les divers bassins houillers, de manière à ce que la concurrence soit plus active pour le transport de la houille. Je ne vois pas trop comment on améliorerait la situation en modifiant les règles régissant l'aliénation des terrains houillers. Comme l'a fait observer le ministre de l'Intérieur, il se trouve des centaines de mille acres de terrains houillers qui ne relèvent aucunement de l'Etat. Il se trouve le long de la ligne du canadien du Pacifique des terrains houillers que le premier venu est à même d'acheter de la compagnie à un prix très raisonnable. Quiconque veut s'engager dans l'extraction de la houille trouvera à acheter des terrains houillers. L'honorable député se plaint de ce que M. Rutherford, premier ministre de l'Alberta a fait l'acquisition de houillères. Sûrement, il ne prétendra pas qu'il faut interdire à tout médecin ou à tout avocat d'acheter une demi-section de terrain houiller, de crainte qu'un jour il ne devienne député, premier ministre d'une province ou membre de tel ou tel gouvernement.

Ces messieurs avaient le même droit que tout autre citoyen d'acheter une demi-section de terrain houiller. S'il y a lieu de changer le mode de concession des terrains houillers en vue de venir en aide aux colons, on devra s'attacher plutôt à faciliter l'accession à la propriété de ces terrains. Mais à vrai dire je ne vois pas comment on pourrait rendre cette accession plus facile qu'elle n'est aujourd'hui. Les terrains sont là ; le premier venu peut s'en assurer la propriété. Mais personne n'achètera ces terrains, ni ne les exploitera, s'il n'en peut retirer un bénéfice. Un honorable député a fait observer qu'il faudrait réglementer la vente.

Je me rappelle qu'il y a quelques années lorsque le Gouvernement conclut une entente avec la compagnie des charbonnages du Nid-de-Corbeau, il fut stipulé que celle-ci n'exigerait pas plus de $2 la tonne pour le charbon. Or, depuis deux ou trois mois il a été extrait au Nid-de-Corbeau à peu près 5,000 à 6,000 tonnes de charbon par jour. Tous les jours il a été extrait du charbon, qu'on était à même d'acheter. On ne fait pas l'extraction de cette houille pour l'enfouir ensuite de nouveau dans le sol. On en fait l'extraction, on la charge sur les wagons et elle est ensuite offerte en vente. Mais c'est un charbon à coke. Sans doute, il fournit un bon combustible, qui fournit même plus de chaleur que le charbon de Galt, tonne pour tonne ; mais il est incommode à manipuler ; les gens ne savent pas s'en servir et il est difficile d'en tirer bon parti pour les fins domestiques. Par suite, on ne l'a pas beaucoup utilisé dans les fermes de l'Ouest. N'empêche que tous ceux qui ont voulu s'en servir ont été à même de s'en procurer dans le cours du mois dernier. Les frais de transport sont un peu plus élevés, par suite de l'éloignement. Je ne vois pas comment on pourrait surmonter la difficulté actuelle en restreignant davantage la mise en exploitation des houillères. Si l'Etat se chargeait d'exploiter directement ces houillères, il se trouverait en présence des mêmes difficultés qu'une compagnie particulière. On n'ignore pas que l'Etat est toujours obligé de payer la main-d'œuvre plus cher que ne la paie une simple compagnie. Aucun gouvernement ne saurait faire exécuter un travail à aussi bon compte qu'une compagnie; et si l'Etat se chargeait de faire l'extraction de la houille, le prix de revient en serait plus élevé pour l'Etat et en serait plus élevé également pour le consommateur, soit directement ou indirectement, par suite des impôts qui seraient nécessaires pour solder les pertes provenant de l'exploitation. Il vaut mieux que l'exploitation des houillères soit laissée à des compagnies qui vendent directement la houille au consommateur. D'une manière générale, la houille, dans tout ce pays de l'Ouest, se vend à

très bas prix. Je ne dirai pas que, depuis un mois ou deux, certaines compagnies minières n'en ont pas exigé un plus haut prix. Le Gouvernement avait stipulé que les compagnies des charbonnages du Nid-de-Corbeau n'exigerait pas plus de $2 la tonne, sur place, pour le charbon. C'est un prix raisonnable. Je me rappelle d'avoir passé à peu près deux jours aux mines du Nid-de-Corbeau, il y a quelques années, et le gérant me disait, qu'étant données les conditions d'alors, il ne leur était pas possible de faire l'extraction de la houille à moins de $2 la tonne. Le moyen de tirer le plus de bénéfice de l'exploitation de la houille, c'est de la convertir en coke. C'est une fois transformé en coke qu'on obtient du charbon le meilleur prix. Ce n'est pas en modifiant le mode d'aliénation qu'on surmonterait cette difficulté. Ce ne sont pas les règles en vigueur aujourd'hui qui ont occasionné la disette de charbon dont nous souffrons à l'heure actuelle.

Si l'Etat se chargeait de faire directement l'exploitation de la houille, il n'en aurait pas plus pour cela la haute main sur les chemins de fer. Comme l'a fait observer l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) on n'a proposé aucun moyen qui permette de surmonter cette difficulté, et pour ma part, je me déclare incapable de proposer un remède d'application immédiate. C'est une question très difficile ; je ne vois pas trop ce qu'on pourrait faire, à part de développer les moyens de communication et d'habituer la population à faire tout ou partie de sa provision de charbon en été, alors qu'il est facile de se le procurer. Il y a dix ou douze houillères en activité à l'heure actuelle ; la plupart expédient du charbon vers les centres de la prairie ; ces compagnies ne demandent pas mieux que de vendre leur charbon, du moment qu'elles peuvent obtenir un tarif raisonnable pour son transport et un prix qui les rémunère suffisamment pour le travail d'extraction. L'honorable député de Marquette (M. Roche) nous dit ce que le gouvernement des Etats-Unis a fait. Or, il me semble que notre Gouvernement a fait exactement ce qu'avait fait celui des Etats-Unis il y a quelques années, à l'époque de la grande grève des charbonnages. La grève durait déjà depuis assez longtemps lorsque le Gouvernement fut prié d'intervenir ; il nomma une commission, et ses représentants réussirent à effectuer une réconciliation et à mettre fin à la grève. L'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) a dépêché son sous-ministre sur les lieux, et celui-ci a remporté le même succès. Quelqu'un a demandé pourquoi on n'avait pas pris cette mesure plus tôt. Il est impossible de faire cesser une grève avant que les intéressés soient disposés à en venir à une entente.

Ce n'est que de guerre lasse que ces messieurs consentent à écouter la voix de la raison et si je ne me trompe, le département du Travail a suivi précisément l'exemple du gouvernement des Etats-Unis, à l'époque de la fameuse grève des houilleurs de Pennsylvanie. Le député de Marquette a semblé dire que si les gouvernements provinciaux avaient la haute main sur ces terres, ils pourraient faire la réglementation voulue. Si ces gouvernements tiennent à se livrer à l'exploitation de l'industrie minière, ils pourraient passer des marchés avec le gouvernement fédéral, en vue d'exploiter une certaine quantité de houillères; ou bien encore ils pourraient acheter ces terres à bas prix, ou encore s'ils ne veulent pas en acheter, qu'ils exploitent ces mines, s'ils tiennent à le faire. La question est de la plus haute importance. J'espère qu'on a paré à ce grave danger pour le moment. On frémit en songeant aux résultats d'une disette de charbon dans un climat aussi rigoureux que celui de ce pays. Qu'arriverait-il, si les chemins de fer étaient immobilisés pendant deux ou trois semaines de froid intense et de tempête, alors qu'il serait impossible de rendre à destination la quantité de charbon qui serait extrait de la terre et de faire circuler les wagons disponibles ? Avec la quantité de houille extraite des mines de Lethbridge, et en utilisant celle provenant du pas du Nid-de-Corbeau, bien qu'elle ne s'adapte pas parfaitement aux usages domestiques, on pourrait remédier à la difficulté. Si la disette de charbon, cet automne, ne cause pas trop de souffrances, les colons des diverses parties du pays, je l'espère, tiendront compte de cet avertissement et à l'avenir, si la chose est possible et dans la mesure où ils le pourront faire, ils veilleront à s'approvisionner de charbon, au cours de l'été et au commencement de l'automne, alors qu'il est facile d'obtenir ce charbon au meilleur marché possible.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Monsieur l'Orateur, aux yeux de l'honorable député (M. Turriff), qui m'a précédé, toute la question semble se résumer à une seule chose : il faut éclairer le peuple.

Les souffrances du passé, celles de l'avenir, tout cela, d'après lui, tient à ce que, au cours de l'été dernier ainsi que des étés précédents, nos concitoyens ont négligé de faire d'abondantes provisions de houille. A cet égard, il est en désaccord avec le député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) aux yeux duquel, tout se résume à une question de transports. Disons ici, en passant, que le député d'Assiniboïa-ouest nous a assurés que les députés de la droite se rallient entièrement à l'avis des députés de la gauche sur cette question. C'est là un compliment que nous ne saurions accepter ; car, à notre sens, c'est des rangs de la gauche seule que sont venues les propositions qui ont été formulées et les députés ministériels n'ont absolument rien suggéré ni ouvert d'avis sur la solution de ce problème.

On ne saurait ni trop mettre en relief l'importance de cette question ni exagérer

le danger de la situation. Le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), de concert avec son collègue d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) a fait allusion à la question des transports. Les honorables députés ignoraient-ils donc la chose, lorsque le ministre du Travail (M. Lemieux) a pris la parole et nous a déclaré que la grève était terminée et le danger passé ? Alors il n'a nullement été question des transports. Les chefs des députés d'Assiniboïa, ceux qui siègent sur les banquettes ministérielles, ont maintes et maintes fois déclaré, devant cette Chambre et devant le pays, que la difficulté venait de la grève de Lethbridge. Pourquoi le député d'Assiniboïa-est n'a-t-il pas rectifié l'assertion formulée par le ministre du Travail, assertion que je viens de mentionner ? Pourquoi n'a-t-il pas pris la parole pour nous dire qu'il y avait de la houille au pas du Nid-de-Corbeau, mais que les habitants du pays étaient impuissants à la faire transporter ? Le Parlement, à mon avis, n'attachera guère d'importance à pareilles affirmations venues à une heure si tardive, alors que la question fait l'objet d'une résolution. Les paroles du député de Marquette (M. W. J. Roche) s'imposent à la plus sérieuse considération du Gouvernement. La pire réclame qu'on puisse faire en faveur du Nord-Ouest où le flot de l'immigration se déverse si rapidement, ce serait de livrer au grand jour de la publicité que les colons qui sont venus se fixer dans ce pays, parce qu'on leur a donné à entendre qu'il s'y trouvait un approvisionnement de combustible toujours prêt, ont souffert de l'absence de charbon, au cours de ce mois-ci et que, probablement, cette disette se fera encore sentir au cours du mois prochain.

Le coup le plus mortel que le Gouvernement pourrait porter à la prospérité et au développement de ce pays, ce serait de laisser naître pareille situation, puis de se tenir les bras croisés, s'écriant comme vient de le faire le ministre de l'Intérieur, (M. Oliver) qu'il est impossible de remédier à la chose. Mais le ministre est allé encore plus loin : il a ajouté que la situation lui semblait irrémédiable à l'avenir. Empruntant sa défense au discours et à la résolution du député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) le Gouvernement au lieu de formuler un système pour l'avenir, tendant à remédier aux griefs actuels, se contente de déclarer qu'il ne lui reste rien à faire davantage et qu'il lui est impossible de trouver d'autre moyen de remédier à une situation si pleine de dangers pour les populations de l'Ouest. Quelle est l'excuse alléguée par le Gouvernement? Car il ne s'agit pas tant d'un amendement que d'une excuse. Il déclare, relativement à l'approvisionnement de combustible au Nord-Ouest que les difficultés actuelles ne tiennent nullement aux défectuosités de la loi. Par conséquent, d'après la teneur de la résolution, il serait impossible d'élaborer une loi qui puisse influer sur la situation. Ainsi, voilà la réponse apportée par le Gouvernement, en présence des souffrances de la population au Nord-Ouest et devant les dangers qui la menacent. Il est impossible, affirme-t-il, de remédier législativement à la situation ; par conséquent, en ce qui concerne l'initiative du Parlement, il est inutile de songer à remédier aux griefs des populations du Nord-Ouest. Les autres excuses alléguées c'est d'abord le manque de moyens de communication, puis les luttes entre patrons et ouvrier. » Voilà dix ans que le gouvernement actuel est au pouvoir. Il s'enorgueillit de l'afflux de population au Nord-Ouest. Il donne à ces immigrants l'assurance qu'ils y trouveront toujours de la houille pour leurs usages domestiques. S'il lui est impossible de remplir ces promesses, par suite d'absence de facilités de transports, pourquoi donc n'a-t-il pas pourvu à la chose, en établissant des communications, qui répondent aux légitimes besoins de ces populations ? La condamnation du Gouvernement se trouve dans le texte même de la résolution qu'il a chargé un de ses partisans de proposer, à titre d'amendement.

Puis, s'il existe des désaccords entre patrons et employés, pourquoi le Gouvernement a-t-il tant tardé à donner mission à M. Mackenzie-King, un fonctionnaire fort méritant de se rendre sur le théâtre de la lutte? Voilà un point qu'on a omis d'élucider. Quand M. Mackenzie-King se rendit enfin au cours de ce mois-ci et que, probablement sur les lieux mêmes du conflit, il réussit par ses efforts—chose dont il faut lui savoir infiniment gré—à pacifier le différend entre patrons et ouvriers. Pourquoi ne lui a-t-on pas confié plus tôt la mission de se rendre sur le théâtre des hostilités ? Avait-on transmis quelque invitation récente ? Etait-il survenu quelque incident récent qui puisse servir d'excuse au Gouvernement en pareille matière ? La chose est possible, tout ce que je puis dire c'est que, jusqu'aujourd'hui on n'en a pas encore instruit la Chambre. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a fait preuve d'un remarquable esprit philosophique à l'égard de la situation dans son ensemble. Je l'affirme sans crainte, si quelque autre député exerçait maintenant la charge que détient le ministre de l'Intérieur et que le titulaire actuel de ce portefeuille jouât encore le rôle qu'il a si souvent rempli ici, la Chambre eût été témoin d'un beau désespoir, elle eût entendu des cris déchirants, quand il aurait pris la parole pour examiner la situation faite à ces citoyens de l'Ouest. Les graves responsabiltés du pouvoir ont singulièrement calmé l'ardeur du ministre. Au lieu de l'ardeur et du zèle qu'il apportait jadis à la défense des populations de l'Ouest, nous avons entendu un exposé remarquable par son calme et son ton philosophique, et la conclusion de sa harangue, c'est qu'il n'y a pas de remède à apporter à la situation et qu'il faut se contenter de piétiner sur place. La

M. R. L. BORDEN.

situation est-elle réellement aussi désespérée qu'on le dit ? Supposons, un instant, qu'il existe dans le service postal une situation analogue à celle qui régnait dans l'exploitation de ces houillères. J'ajoute que le transport des dépêches à travers le pays, à certains égards, est chose moins importante que les souffrances et même le danger de mort qui menacent nos concitoyens du Nord-Ouest, par suite du manque de houille. Advenant que le service postal ou tout autre grand service public fût paralysé, par suite de pareilles causes, est-ce que le Gouvernement verrait d'un œil impassible la situation, se contentant de dire : " Mais nous ne pouvons forcer les gens à travailler malgré eux : voilà la situation et nous ne saurions intervenir."

Quand il surgit quelque désaccord de ce genre entre patrons et employés, touchant l'approvisionnment d'un article de première nécessité pour la population d'une importante partie du pays, le Parlement de concert avec les gouvernements devrait étudier la question de savoir s'il ne serait pas possible de découvrir quelque remède. Le député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) a développé brièvement dans la note gaie, la question de l'arbitrage obligatoire. Je n'affirme pas qu'il faille établir au Canada l'arbitrage obligatoire. Seulement, que l'honorable député se donne la peine d'aller à la bibliothèque du Parlement et s'il peut consacrer quelques moments de loisir à l'étude de cette question, il y trouvera cinq ou six volumes de comptes rendus d'affaires réglées par le conseil de conciliation de la Nouvelle-Zélande, sous l'empire d'une loi mûrement élaborée, comme je le puis affirmer de science certaine, puisque je l'ai lue attentivement. Soit que nous établissions ces conseils de conciliation, soit que nous adoptions quelque autre mode pour la pacification de ces différends, il est une chose qui doit être de toute évidence, aux yeux des ministres comme à ceux des députés de droite et de gauche : c'est qu'il importe de prendre les mesures voulues législativement pour assurer au public son approvisionnement de combustible et d'autres articles de première nécessité, provenant des ressources naturelles du pays. Voilà, à mon avis, une chose tout aussi importante que le fonctionnement du service postal et des autres services publics.

Il a été question de l'initiative à prendre.

Je ferai ici une observation aux honorables députés qui ont pris part au débat ainsi qu'au ministre de l'Intérieur : c'est que lorsque, dans l'empire d'Allemagne, il a surgi un incident bien moins grave, le gouvernement de ce pays ne s'est pas contenté de piétiner sur place et de s'écrier, les bras croisés : Nous sommes réduits à l'impuissance ! Constatant que les houillères de l'Allemagne étaient accaparées par un syndicat qui relevait, à sa guise, le prix de ce combustible, que fit le gouvernement allemand ? Il se servit de l'intermédiaire de la banque de Dresde pour acheter sur le marché un intérêt directeur dans une des mines afin que l'Etat, ayant ainsi la haute main sur cette mine, fût en mesure d'empêcher ces monopoleurs de relever arbitrairement et d'une façon exagérée les prix de la houille. Voilà un enseignement dont le Gouvernement devrait faire son profit. Car, après tout, que veut dire cet aveu d'impuissance ? Le ministre de l'Intérieur, parlant au nom du Gouvernement, dit virtuellement : " Nous sommes réduits à l'impuissance la plus absolue ! La situation est irrémédiable; il faut laisser faire les événements ; le Parlement est aussi impuissant que nous ! " Eh bien ! Je me trompe fort, ou les populations de l'Ouest ne se rangeront pas à cet avis, surtout lorsqu'elles se rappelleront que le Gouvernement possède actuellement des milliers d'acres de terrains houillers au Nord-Ouest, et que cette houille sur laquelle il a la haute main, ne le cède en qualité à aucune autre houille du monde. Il faut absolument trouver un moyen quelconque pour résoudre le problème, et si tel moyen échoue, il faudra aviser à l'emploi d'un autre moyen. S'il est impossible de remédier législativement à la situation, de façon à empêcher ces chômages forcés et ces grèves au pays, alors il faudrait effectuer un arrangement ou traité assurant l'exploitation ininterrompue de ces ressources publiques et définissant les droits de chacun, pour la gouverne des intéressés. A mon avis, le capital et le travail doivent se demander si pareil traité ne serait pas préférable à la situation actuelle, qui est allée se développant au cours de ces années dernières. Si ce moyen échoue, alors le Gouvernement doit prendre l'initiative voulue pour empêcher le pays de devenir la victime de ces grèves de houilleurs et autres grèves semblables, qui intéressent le confort et touchent à la vie même de nos populations. Pour mon proprer compte, je voterai volontiers l'adoption de la résolution présentée par le député d'Alberta (M. Herron).

A mon sens, la Chambre doit repousser l'amendement en discussion, et cela pour une double raison : d'abord, parce que, en dernière analyse, ce n'est qu'un simple exposé de faits ou une simple excuse, et qu'il ne propose aucun remède ; ensuite, parce qu'il affirme l'impuissance absolue du Gouvernement et du Parlement, en présence de la situation, chose que je ne saurais admettre.

M. WILBERT McINTYRE (Strathcona) : Si je prends la parole en ce moment, c'est que je tiens surtout à protester contre l'attitude du député de Marquette (M. Roche) qui, de concert avec le chef de l'opposition, a évidemment cherché à faire de la réclame au sujet de la situation créée par la grève

des houilleurs qui, après tout, n'a sévi que dans une petite étendue de la province de la Saskatchewan. J'ai l'honneur de représenter ici un des comtés les plus populeux du Nord-Ouest, sauf Winnipeg. J'ai l'honneur de représenter un tiers de la population de l'Alberta, et de tout cet immense territoire il n'est pas encore parvenu à mes oreilles un seul murmure, une seule plainte au sujet de la disette de charbon. Je ne nie nullement l'existence de la situation décrite par les honorables députés ; mais je suis en mesure d'affirmer que mon propre comté n'a pas subi la moindre atteinte. Le territoire intéressé dans cette grève a relativement peu d'étendue. C'est dans la contrée voisine des mines de Lethbridge que la crise a sévi et on le comprend, lorsque l'industrie houillère chôme, la disette de charbon se fait cruellement sentir chez cette population. J'en suis convaincu, il n'est pas venu de plaintes du comté représenté par le ministre de l'Intérieur. De mon comté il ne m'est pas parvenu une seule plainte, et ces deux comtés comprennent au delà de la moitié du territoire de la province de la Saskatchewan.

Comme certains députés ont voulu faire de la réclame, je tiens à signaler ici un ou deux faits. Dans l'Alberta-nord, il y a eu abondance de combustible, et la disette de houille qui s'est fait sentir dans une localité a quelque peu provoqué la surprise parmi cette population, comme au sein de cette Chambre elle-même. Je tiens à féliciter le député d'Alberta (M. Herron) de la loyauté dont il a fait preuve dans son plaidoyer à l'appui de la résolution en discussion. Evidemment, il a voulu améliorer la situation. Mais que s'est-il passé, après qu'il eût terminé sa harangue ? L'opposition a battu en brèche toute la politique du ministre de l'Intérieur et au lieu de chercher à suggérer quelque moyen propre à remédier à la situation, on s'est borné à faire de l'agitation factieuse.

Au sujet de ces gisements de houille, il semble exister dans l'esprit de quelques-uns de nos collègues une fausse impression : on s'imagine que ces gisements de houille sont accumulés dans quelques étendues de territoire favorisé et que ce territoire est la propriété de certaines compagnies. Disons ici, au point de vue géologique que la rivière Saskatchewan s'est frayé un chemin à travers une immense plaine et c'est ainsi que sur un parcours de 100 à 160 pieds elle a mis a nu une couche de houille d'une épaisseur variable de cinq à trente pieds. Cette couche de houille affleure de chaque côté de la rivière. En outre, les cours d'eau qui se jettent dans la Saskatchewan se sont creusé un lit à de grandes profondeurs et ont mis à nu cette couche de houille tout comme on peut observer des roches stratifiées le long de certains cours d'eau. Or, puisque cette grande rivière, sur un parcours de plusieurs centaines de milles, révèle la couche de houille que je viens de mentionner, n'est-il pas légitime de conclure que les terrains limitrophes de cette couche contiennent sans doute, sur plusieurs milles d'étendue, sous le sol fertile de la prairie, cet immense lit de houille, d'une profondeur variable de cinq à trente pieds de profondeur ? Aussi quand il s'agit de houille, est-il absurde de parler du monopole du marché de la houille. Lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acheta ces terres qui n'étaient, pour ainsi dire, grevées d'aucune condition, elles en acquirent le domaine absolu avec la houille sous la surface, c'est-à-dire une couche de houille de 160 pieds au-dessous de la surface et de sept pieds d'épaisseur. Ces gisements de houille propre aux usages domestiques, dans le nord-ouest de l'Alberta, constituent des ressources illimitées. Or, il se trouve sur les bords de la Saskatchewan nombre de cultivateurs qui ont bénéficié antérieurement des avantages de ces longs lopins pour me servir de l'expression en vogue.

On se le rappelle sans doute, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) nous a dit que antérieurement à 1887, dans toutes les lettres-patentes délivrées pour ces terres, l'achat de la surface comprenait aussi la propriété de la houille. Il existe, sur les bords de la Saskatchewan, nombre de cultivateurs qui se trouvent dans cette situation. Ils ont donc cette houille à leur portée, et l'accès en est si facile que, dans le voisinage immédiat de Strathcona et d'Edmonton, on ne s'est pas livré à une exploitation régulière des mines; on s'est contenté de creuser des excavations dans les flancs de la berge de la rivière, d'en extraire la houille et de l'expédier, au besoin. Actuellement, je ne connais qu'un seul endroit, dans un rayon de sept milles d'Edmonton ou de Strathcona où on ait emmagasiné 10 tonnes de houille. Pourquoi ? Parce qu'on se procure si facilement cette houille qu'il n'est nullement besoin de l'emmagasiner. Alors, comment se fait-il que cette situation favorable n'ait pas influé sur la disette de charbon qui a sévi dans la Saskatchewan? Pourquoi n'y a-t-on pas expédié de houille? Voilà la question que me posa, un jour, le chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier). C'est là, pour moi, un mystère que je suis aussi impuissant à déchiffrer que tout autre de mes collègues et je ne vois qu'une seule explication possible : la question des transports. C'est là un problème fort ardu ; il est impossible d'expédier lucrativement cette houille vers ces diverses localités, et voilà ce qui explique l'absence de préparatifs voulus en vue de l'expédition de ce combustible. Jamais il ne s'est produit de demande de houille, en dehors d'un certain district riverain. D'autres rivières qui se déchargent dans la Saskatchewan ont aussi fourni à nombre de districts ruraux leur provision de houille. L'exploitation de la houille ne constitue pas une industrie lucra-

tive dans cette contrée, pour la simple raison que l'accès aux gisements de houille est si facile.

Mainte et mainte fois—le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) confirmera, je crois, ce que j'avance—les monopoleurs ont accaparé la production des quelques mines en exploitation au cours de l'hiver, dans le voisinage d'Edmonton et de Strathcona ; et alors, les cultivateurs, lorsque les bons chemins d'hiver facilitaient le trajet en traîneaux, faisaient l'extraction du charbon des flancs mêmes de la berge et le délivraient aux consommateurs à un prix de moitié inférieur à celui exigé par les mineurs. Voilà ce qui explique pourquoi l'exploitation de la houille, dans cette contrée, ne s'effectue pas actuellement sur une aussi vaste échelle que la chose se fera, à l'avenir.

Citons quelques exemples afin de vous montrer avec quelle facilité on a accès à cette houille. Pendant quelques années, à bord des steamers utilisés pour l'exploitation des mines, sur la Saskatchewan, le seul moyen de s'approvisionner de houille consistait à mouiller près de la berge, à en extraire la houille et à remplir la soute à charbon. Je me rappelle parfaitement avoir vu la première locomotive que la compagnie du "Canadian Northern" fit circuler sur l'embranchement de Strathcona et d'Edmonton, stoppant sur la voie principale, près du lit d'un ruisseau, pour s'approvisionner de houille alors qu'il n'existait pas encore de hangar à charbon.

Actuellement, la plus importante houillère, dans le voisinage de Strathcona ou d'Edmonton est exploitée dans les limites de la municipalité de Strathcona, dans le flanc même du coteau.

La maîtresse question, à mon avis, est celle dont il est fait mention dans l'amendement : d'abord, l'absence d'exploitation des sources utilisables de houille, et le manque de transports économiques. C'est sur ces deux points qu'à pivoté la situation dans son ensemble, au cours de la dernière crise qui a sévi dans la Saskatchewan.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. ROBERT McINTYRE : Quant à la résolution proposée par le député d'Alberta (M. Herron), disons qu'il ne se prononce pas avec certitude au sujet des résultats qui peuvent découler de cette proposition.

D'abord il suggère que le Gouvernement garde une certaine maîtrise sur les terres qui seront aliénées, à l'avenir. Du moment que l'on applique ce système, on met les exploitants de houille dans une situation énormément désavantageuse. Ceux qui ont obtenu des terrains houillers depuis 1887 sont dans une situation plus défavorable que les propriétaires qui ont acheté leurs terres avant cette époque ; car c'est depuis cette date que le Gouvernement a imposé une redevance ; et aujourd'hui on veut apporter de nouvelles restrictions à l'exploitation de la houille sur toutes les terres achetées depuis cette époque. Les terres aliénées d'une façon absolue, dont le plein domaine est passé aux acheteurs, n'ont été l'objet d'aucune restriction ; le gouvernement fédéral s'en est dessaisi à jamais et s'il arrivait que le titre de certaines terres fut défectueux, elles retomberaient dans le domaine provincial. On le sait, il arrive quelquefois qu'un titre de terre soit défectueux et la propriété fait retour à la couronne, c'est-à-dire, invariablement, au gouvernement provincial. La gestion des terres domaniales, à la suite de leur inscription, est du ressort du gouvernement provincial; par conséquent, si l'on veut les soumettre à la réglementation de l'Etat, c'est au gouvernement provincial qu'il appartiendrait d'établir ces règlements et il semble étrange que les membres de la gauche, partisans des libertés provinciales nous demandent d'enlever à ces provinces certains droits qui leur appartiennent. Cette question est souvent revenue sur le tapis, au cours du débat sur l'autonomie des provinces et il semble fort étrange qu'on nous demande ici de priver les provinces du droit de légiférer en pareille matière, droit inaliénable des gouvernements provinciaux.

Quant à l'objection soulevée par le député de Marquette (M. Roche) à l'égard de certains hommes publics qui auraient acheté des terrains houillers, je n'y attache guère d'importance. Tout citoyen jouit du privilège d'acheter des terrains houillers jusqu'à concurrence de 320 acres, dans n'importe quelle partie de l'Alberta ou de la Saskatchewan. Je ne m'explique donc pas qu'on impute à crime à nos hommes publics le fait d'utiliser ainsi ses fonds.

Quant à l'absence de facilités de transports, je n'ai qu'une courte observation à adresser au chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Il affirme que si les moyens actuels de transports sont insuffisants il faut y remédier. Quelle fut l'attitude prise par l'honorable député, de concert avec toute la gauche, lorsque la Chambre fut saisie, il y a deux ou trois ans, de ce grand projet, la construction d'un réseau transcontinental, proposition tendant précisément à subvenir à des besoins et à remédier à des griefs comme ceux dont on se plaint actuellement. Ces messieurs tentèrent alors l'impossible pour faire échouer ce projet.

M. R. L. BORDEN : A quelle résolution ou auquel de mes discours l'honorable député fait-il allusion ?

M. WILBERT McINTYRE : Il s'agit de la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN : Je sais ce dont il s'agit ; seulement, je prie l'honorable député de me dire auquel discours ou à quelle résolution il vient de faire allusion ?

M. WILBERT McINTYRE : Pour citer le texte même, il faudrait se reporter au compte rendu officiel.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudrait-il bien nous citer le texte de ce compte rendu en question, plus tard ?

M. WILBERT McINTYRE : J'essaierai de m'exécuter.

M. R. L. BORDEN : J'aurais cru que l'honorable député serait en mesure de citer ce texte, séance tenante, après avoir formulé pareille affirmation.

M. WILBERT McINTYRE : Le chef de l'opposition trouve matière à critique dans le fait qu'on a allégué comme une des maîtresses raisons ou comme la principale cause des troubles qui ont éclaté, le manque de facilités de transports, et cela parce que, au cours de la grève, cette question des transports n'est pas venue sur le tapis. La résolution n'embrasse pas seulement la question des transports ; si on l'étudie soigneusement, on verra qu'elle embrasse aussi la question de la main-d'œuvre. Ce sont là les deux questions qu'il faut débattre, si nous tenons à envisager loyalement la situation. Si ce n'est pas le système suivi dans la gestion des terres qui a provoqué et fait naître la situation actuelle, c'est bien la condition de la main-d'œuvre et des transports. ainsi que le manque de capitaux pour l'exploitation des houillères, précieuses sources d'approvisonnement.

M. DUNCAN ROSS (Yale-et-Caribou) : Je désire formuler quelques observations touchant la résolution présentée par le député d'Alberta (M. Herron) et l'amendement proposé par le député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles). Je n'ai pas réussi à m'expliquer pourquoi le député d'Alberta n'a présenté sa résolution qu'après avoir prêté l'oreille aux arguments formulés par les députés de la gauche, au cours du débat.

La résolution contient deux propositions dont la première est ainsi conçue :

Que, de l'avis de cette Chambre, les terrains houillers, propriété du gouvernement canadien, ne doivent être aliénées que sous les conditions et subordonnément à la direction et à la réglementation propres à assurer, à toute époque, un approvisionnement immédiat de houille, répondant aux besoins du peuple, et cela à un prix raisonnable pour les consommateur.

Voilà le texte de la première proposition énoncée dans le résolution présentée par l'honorable député. Mais, au cours de sa harangue, il a déclaré, à fort bon droit, que le Gouvernemnt ne saurait appliquer cette première proposition, sans commettre une grave injustice envers les futurs exploitants des houillères. La deuxième proposition, figurant dans le texte de la sésolution, porte qu'en ce qui concerne toute aliénation de terrains houillers, à l'avenir, il faudrait statuer législativement :

Sur l'établissement de la direction et de la réglementation propres, en cas d'urgence, à empêcher les pertes et les souffrances auxquelles seraient exposées les populations des provinces de l'ouest.

Il n'y aurait qu'un seul moyen possible pour atteindre ce but : c'est que le Gouvernement prenne possession de ces gisements houillers, les développe et s'engage dans l'exploitation de l'industrie minière. Mais l'honorable député d'Alberta déclare franchement la chose irréalisable et qu'il est impossible à un gouvernement quelconque de se faire exploitant de mines. On le voit donc, mon honorable collègue nous a présenté une résolution embrassant deux propositions auxquelles il est lui-même hostile. Je le répète, nous n'avions pas réussi à pénétrer le mobile auquel l'honorable député avait obéi en présentant cette résolution ; mais nous avons enfin découvert qu'il voulait se servir de ce moyen pour informer cette Chambre et le pays que l'honorable M. A. C. Rutherford, M. A. L. Sifton et M. D. C. Cameron ont respectivement acheté 320 acres de terrain houiller. Ainsi, voilà le mobile auquel a obéi l'auteur de cette résolution : les députés anti-ministériels ont voulu se faire de la popularité en exploitant ce fait, au cours de leurs campagnes électorales. Mais l'honorable député d'Alberta s'est bien donné garde de dire à la Chambre et au pays que, d'après les règlemnts relatifs aux houillères, le député de Marquette (M. Roche) et le député d'Alberta lui-même, libre citoyen de ce pays, possèdent le droit d'acheter précisément la même quantité de terrains houillers que ces messieurs ont achetés et aux prix mêmes payés par eux. Il est encore une autre merveilleuse raison qui a provoqué cette résolution et c'est le chef de l'opposition qui nous l'a révélée, dans sa harangue.

Il a voulu lancer le défi au Gouvernement au sujet du système qu'il a adopté en matière de transports et il l'a blâmé de n'avoir pas doté le Nord-Ouest des facilités voulues à cet égard. Il a pris à partie le député de Strathcona pour avoir affirmé que le système énoncé par le chef de la gauche, en matière de transports, ne saurait favorablement soutenir la comparaisou avec la politique du Gouvernement. Le député de Strathcona ayant affirmé que le chef de l'opposition se serait opposé à l'application d'un bon système de transports au Nord-Ouest, celui-ci l'a sommé de citer le texte même de ses paroles, à l'appui de pareille assertion. Comment, monsieur l'Orateur, mais la thèse même développée par le chef de l'opposition et dans cette enceinte législative et à la tribune publique, avec l'appui de la fidèle opposition, tend à prouver que ces messieurs étaient alors carrément hostiles à la construction d'un nouveau réseau transcontinental à travers le Nord-Ouest.

L'honorable député est allé encore plus loin que cela: à son avis, non seulement il

fallait cesser de construire des chemins de fer au Nord-Ouest, mais il voulait que le Gouvernement achetât de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au coût d'environ $38,000,000, ce maigre et improductif chaînon de son réseau, contournant le lac Supérieur. Il a omis de nous dire alors comment il relierait Fort-William à Winnipeg et cette dernière ville à la côte du Pacifique. Et c'est en présence de pareille attitude que le chef de la gauche affirme qu'il veut la création de plus grandes facilités de transports au Nord-Ouest ! Et ce réseau de chemin de fer, propriété de l'Etat d'une part et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, d'autre part, ne devait pas s'étendre au-delà de Winnipeg ; et par conséquent, d'après l'économie de son projet, ce réseau ayant son terminus à Winnipeg, il n'y aurait pas eu de chemin de fer pour effectuer le transport de la houille, au bénéfice des colons de cette contrée. Le député de Halton (M. Henderson) ne parait pas abonder dans mon sens : il est coutumier du fait et je lui en sais gré.

Le chef de l'opposition, de concert avec d'autres orateurs, a essayé de ridiculiser l'amendement proposé par le député d'Assiniboïa-ouest. A mon avis, cet amendement comprend les deux maîtresses raisons, les deux principales causes de la crise qui sévit actuellement au Nord-Ouest ; et j'entends par là le problème des transports, d'une part, et de l'autre, le problème de la main-d'œuvre. Qu'on discute la chose tant qu'on voudra ; mais après avoir entendu l'intéressante harangue du député de Strathcona, on demeure convaincu que les deux seules explications possibles de la rareté actuelle du combustible au Nord-Ouest, il faut les chercher dans les différends ouvriers et dans l'insuffisance des moyens de transport. Mon honorable collègue aurait pu ajouter un fait à sa démonstration. On le sait, dans la vallée de la rivière de la Paix, il y a d'immenses grèves de houille, de qualité même supérieure à celle des gisements exploités au Nord-Ouest ; tandis que, plus loin, en Colombie-Anglaise, se rencontrent également d'immenses couches de houille, propre aux usages domestiques, dont la construction du Grand-Tronc-Pacifique hâtera le développement. Il y a donc là d'abondantes sources de combustible, à la disposition des populations du Nord-Ouest. Dès qu'on aura solutionné ces deux problèmes, la question ouvrière et celle des transports, toutes ces difficultés s'aplaniront. D'ailleurs, c'est là tout ce que l'amendement affirme ; il faut chercher la cause de la crise actuelle dans les différends ouvriers et dans l'insuffisance des moyens de transport. L'amendement ne répond-il pas parfaitement aux besoins de la situation ? Quant au problème des transports, le Gouvernement, à mon avis, ne néglige rien, en ce moment, pour s'acquitter de son devoir à cet égard, en dépit de l'opposition soulevée par les membres de la gauche. L'année dernière, lorsque le projet de loi relatif aux embranchements du Grand-Tronc-Pacifique est venu devant le comité des chemins de fer, presque tous les députés de la gauche, groupés en une solide phalange, se sont portés à l'assaut. Le député de Halton qui, aujourd'hui, est en désaccord avec moi, fut un de ceux qui firent preuve du plus grand enthousiasme en combattant cette mesure. Ah ! si l'honorable député était maître de la situation, il refuserait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'autorisation de construire même un seul embranchement. Il voulait interdire à cette compagnie la construction de sa ligne, sans un rayon d'au moins trente milles de toute autre voie ferrée dans ce territoire ; aussi ne suis-je nullement étonné de l'attitude hostile qu'il prend aujourd'hui à mon endroit. Quant à la question ouvrière, le député de Halton a fait acte de sagesse en la mettant au rancart. A mon avis, c'est là un problème qui s'imposera fatalement à l'attention de l'Etat et dont le gouvernement actuel ou ses successeurs devront chercher la solution. La situation actuelle au pays est réellement intolérable, et si la Chambre, dans sa sagesse, se rallie à l'amendement en discussion, le Gouvernement aura le devoir de prendre les mesures voulues pour en assurer la pleine application.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Monsieur l'Orateur, la question qui nous occupe a été débattue sous presque tous ses aspects ; mais il reste encore quelques points connexes, d'une si haute importance, à mes yeux, et qui répondent si parfaitement à mes vues que je dois prier la Chambre de me pardonner si, à cette heure tardive, j'entreprends de lui présenter quelques courtes observations. La résolution présentée par le député d'Alberta (M. Herron) est fort importante. Notre honorable collègue cherche à écarter, pour l'avenir, la possibilité même du retour de difficultés comme celles qui ont surgi au Nord-Ouest, et c'est là une attitude dont la Chambre doit lui savoir gré ; mais, disons-le, trouver le moyen de remédier à cette situation est une tâche bien autrement ardue que celle de consigner un grief par écrit, sous forme de résolution. Voici la pensée maîtresse qui a retenti dans toute la trame de ce débat : la guerre entre le capital et le travail est une question facile à résoudre, prétend-on, et si, dans les pays d'outre-mer, comme l'Angleterre, où il s'élève des différends industriels, bien qu'ils soient de moindre fréquence qu'ici, la pacification de ces différends est chose ardue, on affirme que dans ce jeune pays, dont les ressources sont en voie de développement, le Gouvernement aurait dû être en mesure, en circonstances aussi insolites, d'intervenir dans cette crise et d'apaiser le différend, à brève échéance. La pensée dominante de ce débat, c'est que cette situation extraordinaire découle de la négligence et de l'im-

péritie du gouvernement actuel. Le chef de l'opposition a posé la question que voici: puisque M. King a réussi à apaiser le différend en question à une heure tardive, pourquoi n'est-il pas intervenu plus tôt ?

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ainsi que j'ai posé la question. Pourquoi, ai-je demandé, n'a-t-on pas confié plus tôt cette mission à M. King, vu que, lorsqu'il est intervenu, il a réussi à faire œuvre utile ?

M. RALPH SMITH : Si M. King a pacifié le différend, pourquoi ne l'a-t-on pas chargé plus tôt de cette mission de conciliation, qui aurait pu abréger la lutte ?

Monsieur l'Orateur, l'expérience que j'ai acquise, en matière de différend industriel, m'autorise à affirmer que ce n'est qu'à un certain moment de la lutte que les influences du dehors peuvent réussir à pacifier les esprits. Employeurs et employés poursuivront la lutte jusqu'à complet épuisement de leurs forces et jusqu'à ce qu'ils comprennent que la conciliation et les sages tempéraments sont préférables à un combat à outrance ; et M. King, en homme sage qu'il est, s'est bien donné garde de se lancer sur la brèche, avant le moment psychologique.

L'an dernier, il y a eu à Nanaïmo une grève qui a duré quatre mois ; elle a causé une perte de plus de $2,000,000 en salaires et des inconvénients dont les effets se sont fait sentir pendant plusieurs mois. Les gens disaient : "Pourquoi M. King ne vient-il pas régler la grève ?" C'est aux parties contestantes à régler leurs différends et, dans le fond, ni l'une ni l'autre ne désirait l'intervention de M. King. Si, à ce moment, M. King avait insisté pour imposer son intervention, elle aurait été repoussée et jamais ensuite, il n'aurait pu arriver à un règlement. Il les lassa vider leur querelle et, plus tard, les deux parties furent d'accord pour admettre son intervention ; une entente eut lieu, à des conditions acceptables par les deux parties, et elle dure encore.

Les honorables députés de Qu'Appelle (M. Lake) et de Marquette (M. Roche) trouvent humiliant pour le Canada que M. King ait été obligé d'aller trouver M. John Mitchell, pour pouvoir régler une dispute industrielle au Canada. Chose étrange, l'honorable député de Marquette, dans le même discours, trouve tout naturel que le premier ministre du Canada prenne l'avis du président des Etats-Unis sur des questions affectant la politique de ce pays.

Le Gouvernement est impuissant a empêcher les unions ouvrières internationales. L'honorable député dit qu'il faut mettre un frein à la liberté individuelle ; cela impliquerait que les hommes n'ont pas de droits, que la liberté de se concerter ne devrait pas exister, que les citoyens n'ont d'autres droits que ceux de l'Etat, dans l'administration de leurs propres affaires.

L'arbitrage obligatoire est une question compliquée et grosse de conséquences, et dans aucun pays du monde elle n'a dépassé la phase expérimentale. Pour ma part, je maintiens que les individus, comme les communautés, ont le droit naturel d'adopter, pour se défendre, des armes qui sont à leur disposition. Les ouvriers ont le droit de se former en associations et de dire : Nous refusons de travailler à des conditions que nous trouvons injustes et défavorables.

L'opposition parle-t-elle des droits des patrons, dans cette affaire ? Elle dit qu'on n'aurait pas dû permettre à M. King de s'entendre avec M. John Mitchell et elle trouve tout naturel que les capitalistes américains aient des intérêts dans les mines de ce pays. En arrivant à Nanaïmo, l'an dernier, dès le commencement des difficultés, M. King fut reçu par un Américain qui était le surintendant de mines plus importantes que celles de Lethbridge, et le premier mot de ce surintendant fut qu'il devait d'abord télégraphier au président de la compagnie avant de rien décider. Les honorables députés de la gauche trouvent-ils à redire à cela ?

Je concède qu'une union nationale, capable de gérer et de régler ses propres affaires, serait une excellente chose ; mais la liberté d'association comporte le droit de prendre ses associés dans toutes les parties du monde, et ce droit appartient aux ouvriers aussi bien qu'aux capitalistes. Ceux qui veulent refuser ce droit aux ouvriers dans les questions internationales doivent être prêts à le refuser également aux capitalistes. Si dans une question de cette nature, le chef du département du Travail au Canada, n'a pas le droit de solliciter l'intervention d'un citoyen américain, pourquoi permettrait-on aux capitalistes des Etats-Unis d'avoir la haute main dans les entreprises industrielles dont l'exploitation a été cause du conflit ?

Je crois à la conciliation ; je suis même en faveur de l'arbitrage obligatoire et je m'efforce de parler comme si j'étais encore obligé de gagner ma vie de chaque jour dans une mine de charbon, comme je l'ai fait pendant plusieurs années. Je suis en faveur de l'arbitrage obligatoire, mais le Parlement ne peut pas imposer aux individus cette manière de régler leurs différends, avant d'y avoir préparé l'opinion publique.

On se rappelle sans doute que le précédent ministre du Travail, en grande partie, à ma demande, a voulu faire adopter le principe de l'arbitrage obligatoire sur les chemins de fer. J'avais discuté la question avec lui, et je l'avais amené à consentir à tenter l'expérience avec les chemins de fer. Il déposa un projet de loi qui fut voté en deuxième lecture, discuté dans cette Chambre, imprimé et distribué dans tout le pays et adressé aux employés et aux administrateurs de chemins de fer.

Aucune industrie, dans aucun pays, n'affecte autant les intérêts du public que celle

des chemins de fer. S'il est une entreprise dans laquelle l'Etat est tenu de protéger le public contre les agissements des ouvriers syndiqués ou des patrons, c'est bien celle des chemins de fer, où la vie même des citoyens est menacée. Je répète que ce bill fut déposé, voté en deuxième lecture, discuté et distribué à profusion dans le pays, et les employés de chemins de fer, du premier au dernier, se sont opposés à l'arbitrage obligatoire. Ils disaient : "Nous avons nos moyens de défense ; c'est la grève ; nous nions au Parlement le droit de nous forcer à travailler, si nous ne le voulons pas."

Si j'étais obligé de gagner ma vie par un travail manuel, je demanderais l'arbitrage obligatoire. Au Canada et dans tous les pays, l'intérêt général prime celui des organisations capitalistes et celui des unions ouvrières. Je suis partisan des unions ouvrières et je n'hésite pas à dire que tous les intérêts des capitalistes et tous les intérêts des unions du Canada réunis, n'égalent pas en valeur et en importance, les intérêts du public. S'il en est ainsi, l'intérêt public doit être protégé et je dirais au capital et aux unions ouvrières: "Avant d'entreprendre une lutte dont le public aura à souffrir, vous devez tenir compte des intérêts de ce dernier, qui n'a rien à voir dans vos capitaux ni dans vos unions ouvrières." C'est ce qui est résulté de la grève de Lethbridge. A l'heure qu'il est, le principe de la conciliation est adopté.

Les honorables députés de la gauche devraient reconnaître au Gouvernement le mérite d'avoir fait voter une loi concernant le règlement des conflits entre patrons et ouvriers. J'ai entendu les membres de l'opposition critiquer sévèrement les actes et le fonctionnement du bureau du Travail ; cependant, je suis convaincu qu'un examen impartial des résultats acquis par cette institution devrait satisfaire les représentants des deux partis dans cette Chambre. L'administration par un homme intelligent comme M. Mackenzie-King, le sous-ministre du Travail, de la loi passée par le présent Gouvernement, a contribué au règlement d'assez de disputes et a assez fait pour le bien général du pays, pour mériter l'approbation des députés de la gauche, comme des députés ministériels. Je suis certain que l'utilité de ce bureau est appréciée par les citoyens de Lethbridge, par les citoyens de Valleyfield, par les citoyens de Nanaïmo, et par les citoyens de plusieurs autres localités. Si on veut qu'il rende de réels services, il faut qu'il ait le concours sincère de tous les députés partisans ou adversaires du Gouvernement.

Au cours de la session, je me propose d'exposer à la Chambre, le travail accompli par le bureau du Travail. Nous avons la loi de conciliation qui permet l'intervention de l'Etat entre les parties contestantes ; une correspondance officielle est échangée chaque fois que survient un conflit affectant l'intérêt public et plus d'une fois cette loi a été appliquée avec d'excellents résultats. Je prie le ministre chargé de l'administration de ce département d'étudier la question de savoir s'il ne serait pas à propos de lui confier des attributions plus étendues. Je crois que cela pourrait être fait.

On dira peut-être que cette proposition se rapproche de l'arbitrage obligatoire, mais il me semble que le ministre du Travail devrait pouvoir exiger des patrons et des ouvriers d'être mis au courant de la situation pour tâcher d'amener une entente, avant qu'une grève soit déclarée. Ce serait un grand pas dans la bonne direction. Le Gouvernement devrait pouvoir dire : Il n'y aura pas de grève, avant que nous sachions exactement ce qui en est. Il ne serait que juste que le Gouvernement fût mis au courant de la situation. Ouvriers et patrons pourraient ensuite faire comme ils l'entendraient, mais la grande question dans les difficultés de cette nature, c'est d'amener les deux parties en présence, pour discuter leurs griefs. Il me semble qu'on pourrait faire avant la grève ce qui se fait après. On pourrait probablement y arriver en obligeant les parties à s'entendre ou à informer le ministère du Travail de la nature du différend. C'est ce qu'on appellerait la conciliation obligatoire ou, encore, l'arbitrage obligatoire. (Protestations sur certain banc). L'idée me parait juste, bien qu'elle puisse paraître drôle à l'honorable député. Je ne m'attends pas à ce qu'il ait une conception bien nette de la question, mais je crois qu'elle sera parfaitement comprise par tous les membres intelligents de cette Chambre.

Quand il surgit une difficulté dans la rue, la loi exige que les causes en soient connues et que l'intérêt public n'ait pas à en souffrir. Tout le monde admettra que l'adoption d'une semblable disposition contribuerait grandement à nous donner une loi de conciliation plus satisfaisante.

Personnellement, je ne crois pas que l'opinion publique accepterait le principe de l'arbitrage obligatoire. Qu'est-ce à dire ? On oblige tout le monde à accepter l'arbitrage, mais on ne peut pas obliger un homme à travailler pour une compagnie, s'il ne le veut pas.

Je mentionne cela, parce que tout en admettant le principe, je dis que nous devons en connaître les conséquences. Si un bureau d'arbitrage décidait que la compagnie des mines de Lethbridge devra augmenter les salaires de 10 ou 15 p. 100, et si la compagnie constatait qu'elle ne peut pas exploiter les mines dans ces conditions, comment l'y forcerait-on ?

Ce sont autant de questions importantes qui ne doivent pas être perdues de vue dans la solution du problème. Je recommande au Gouvernement de procéder lentement, de se borner à modifier la loi actuelle qui rend déjà de grands services, et d'en étendre l'opération, si c'est possible. Je consi-

dère que par ce moyen, on réduira le nombre des grèves.

Mais il y a des grèves partout, et en dépit de tout ce que nous pourrons faire, nous devons nous attendre à ce qu'il y ait encore des conflits entre ouvriers et patrons.

Comme je l'ai déjà dit, je ne crois pas que le public—par le public j'entends ceux qui sont en dehors des combinaisons du capital et des associations ouvrières—serait disposé à accepter le principe de l'arbitrage obligatoire. Ce serait une tentative audacieuse. Je sais qu'elle est adoptée dans la Nouvelle-Zélande depuis un certain nombre d'années; mais je sais aussi que les décisions de ce bureau d'arbitrage causent de profonds mécontentements et parmi les patrons et parmi les ouvriers.

Au Canada, nous ne reconnaissons à personne le droit d'obliger un homme à travailler. La tendance ici, est plutôt de donner plus de liberté aux individus et aux associations. Nous avons consacré le principe qu'un homme a le droit de refuser le travail, pourvu qu'il n'empêche pas les autres de travailler. C'est sur ce point que je ne suis pas d'accord avec les unionistes. Je dis que lorsqu'un homme refuse de travailler, il ne doit pas s'opposer à ce qu'un autre, tout novice qu'il est, vienne prendre la place qu'il a refusé d'occuper. Je tiens à faire cette déclaration publiquement ; je veux employer tout ce que je puis posséder d'influence à faire triompher la justice. Je sais qu'on a essayé ici ce qu'on appelle des grèves par sympathies, et que c'est une des doctrines chères à certains chefs ouvriers des Etats-Unis. Mais ces mouvements n'ont jamais eu de succès. En Angleterre où les unions existent depuis 70 ans, jamais une grève par sympathie n'a réussi. Les Anglais sont d'avis que si un homme a le droit de quitter le travail, un autre a le droit de prendre sa place, s'il vient s'offrir de lui-même. Si les unions veulent exercer quelque influence sur le public elles devront conduire leurs affaires conformément aux données de la justice, et avec un légitime souci de l'intérêt public. Une grève comme celle d'Hamilton est une honte pour certains individus—une union ne doit pas chercher à ostraciser le public, parce que le public n'est pas de son avis. Je suis convaincu que ceux qui ont provoqué ces troubles n'appartiennent pas officiellement aux associations ouvrières d'Hamilton et n'avaient rien à faire avec les compagnies intéressées. C'était probablement des individus ayant un intérêt personnel à provoquer des conflits aux dépens des autres.

Cette grève du Nord-Ouest a été une grave affaire. A titre de membre de cette Chambre et me rendant compte des responsabilités d'un homme public, je l'ai étudiée sur toutes ses faces, et je considère qu'il est du devoir du Gouvernement de faire tous ses efforts pour améliorer la loi actuelle concernant le règlement de ces disputes, et je suis convaincu que s'il le veut il y réussira. Mais il faut aussi que l'opposition comprenne que quelles que soient les réformes que nous obtenions il y aura toujours des grèves au Canada. L'Angleterre s'occupe de ces questions depuis plus de soixante ans, et il y a encore des grèves. Il est possible qu'il n'y en ait pas dans la Nouvelle-Zélande, mais ce pays n'est pas exempt d'agitations et les décisions du bureau d'arbitrage causent des mécontentements. J'espère que le Parlement, par l'Acte de conciliation, donnera des pouvoirs plus étendus à M. Mackenzie-King, qui a déjà rendu tant de services, et qui pourra en rendre de plus grands encore.

M. RALPH SMITH.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : Je ne me proposais pas de prendre la parole à cette heure avancée, mais je crois à propos de dire quelques mots. Je dois d'abord remercier l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) des bonnes paroles qu'il a prononcées à l'adresse du département du Travail, de l'œuvre accomplie par ce département, et de son digne chef, M. Mackenzie-King. On ne saurait faire trop d'éloges de ce fonctionnaire pour les grands services qu'il a rendus à ce jeune pays depuis que lui a été confiée l'importante position de sous-ministre du département du Travail. Je sais personnellement que sous son administration beaucoup de graves disputes ont été réglées. A lire la statistique publiée par la " Gazette du Travail ", on constate que depuis quatre ou cinq ans, il n'a pas réglé moins de quarante grèves.

L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) disait, il y a un instant que M. King aurait dû être appelé dès le mois de mars dernier pour régler cette grève de Lethbridge. Je lui répondrai d'abord qu'à cette époque, le public savait à peine que cette grève existait. Ce n'est que lorsque la crise devint aiguë qu'on fit appel aux services de M. King. D'ailleurs, il n'aurait pas pu les offrir plus tôt, car nous savons tous que M. King avait été envoyé en Angleterre, pour travailler à faire modifier la loi en faveur des classes ouvrières, en empêchant l'envoi frauduleux d'ouvriers au Canada.

A son retour, je lui ai dit que le froid commençait à se faire sentir au Canada et qu'il pouvait être appelé d'un moment à l'autre à offrir ses services et à appliquer la loi de conciliation. Une lettre fut adressée aux mineurs de Lethbridge—je rapporte ce détail pour faire bien comprendre à l'honorable chef de l'opposition combien sont délicates les fonctions du sous-ministre du Travail, et combien il est difficile d'intervenir en tout temps dans les disputes entre patrons et ouvriers—et bien que la grève fût dans sa phase la plus aiguë, les offres de M. King furent poliment déclinées. Ce n'est qu'à la dernière minute, quand l'opinion publique commença à s'émouvoir,

quand les télégrammes commencèrent à pleuvoir du Nord-Ouest et surtout de la région de Lethbridge, que les patrons et les mineurs consentirent à accepter les services du Gouvernement. Dès que M. King arriva dans le Nord-Ouest, armé des dispositions de la loi de conciliation, que nous devons à sir William Mulock, et qu'il eut parlé aux parties contestantes, on entrevit la possibilité d'un règlement.

L'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) déplore le fait que le Canada, pendant un certain temps, ait été à la merci de M. John Mitchell, le chef de l'organisation des mineurs aux Etats-Unis. Je n'ai pas à définir ici en quoi doivent consister les rapports personnels entre M. King et M. Mitchell, mais à titre de ministre du Travail, et au nom de M. King, le sous-ministre de ce département, je déclare sur le parquet de cette Chambre qu'aucune communication n'a eu lieu entre le Gouvernement ou le sous-ministre du Travail et M. John Mitchell.

Comme je l'ai expliqué l'autre jour, M. King était à Lethbridge et après plusieurs entrevues avec les patrons et les mineurs, ces derniers qui comptent dans leurs rangs beaucoup de citoyens américains appartenant à l'union internationale, désirèrent soumettre le cas à M. Mitchell. M. King, ainsi que l'honorable M. Scott, premier ministre de la Saskatchewan, pour activer la solution dans un moment critique, à l'approche des froids, décidèrent d'accompagner le comité qui avait été délégué par les mineurs, afin de connaître plus tôt la réponse que les délégués auraient à donner après avoir consulté leur chef. M. King ni M. Scott n'ont été en pourparlers avec M. Mitchell. Ils ont attendu le résultat des délibérations du comité des mineurs. Dès que ce dernier eut accepté le projet de règlement rédigé par M. King, le sous-ministre du Travail, et l'honorable M. Scott revinrent au Canada ; ni directement, ni indirectement, ils n'ont négocié avec M. Mitchell. Il n'est que juste de rappeler que si la grève a été réglée, c'est grâce au projet de règlement rédigé par M. King.

L'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a parlé du principe de l'arbitrage obligatoire. Je n'ai pas pour mission, ce soir, de défendre ou combattre ce principe. Nous savons que l'arbitrage obligatoire existe déjà dans la Nouvelle-Zélande, mais le peu que j'ai lu sur la question me fait croire que, même là-bas, on n'est pas encore fixé sur la valeur de cette réforme.

J'admets avec mon honorable ami qu'après des grèves de Buckingham, d'Hamilton et de Lethbridge, le Parlement a le devoir d'étudier sérieusement cette question, en la dégageant de toutes les préoccupations de parti, pour chercher un remède, si c'est possible.

Qu'avons-nous vu tout récemment dans notre beau pays ? Aux portes mêmes de la capitale, après que le département du Travail eut offert ses services, aux termes de la loi de conciliation, nous avons vu des hommes armés provoquer une émeute au cours de laquelle trois ou quatre ont été tués. Ce serait un crime pour le Parlement de ne pas chercher à empêcher la répétition de semblables désordres.

J'espère que cette question reviendra sur le tapis au cours de la présente session. Tous les documents relatifs à la grève de Buckingham ont été demandés et ils seront déposés sur le bureau de la Chambre. J'espérais que la chose serait faite avant aujourd'hui ; il est possible que les procès qui s'instruisent actuellement à Hull aient quelque chose à faire avec ce retard. Dans tous les cas, la question sera discutée de nouveau et j'espère que tous les membres de cette Chambre uniront leurs efforts à ceux du ministère du Travail pour trouver un moyen de mettre fin à ces regrettables conflits entre patrons et employés.

Il est vrai que la loi de conciliation actuelle nous permet de faire beaucoup, mais la situation reste toujours précaire, surtout quand les deux parties ne s'entendent pas pour accepter l'intervention du département du Travail. La loi telle qu'elle est a déjà fait beaucoup de bien ; il est malheureux que nos services n'aient pas été acceptés à Buckingham, de mainière à éviter l'effusion du sang.

Je répète que le temps est arrivé d'étudier sérieusement cette question et de trouver une solution, soit au moyen de l'arbitrage obligatoire, soit au moyen d'une enquête préliminaire. L'enquête obligatoire a donné de bons résultats. La grève des télégraphistes qui a éclaté à Montréal, il y a quelques années a été réglée par ce moyen.

Je remercie encore une fois l'honorable député de Nanaïmo du tribut mérité qu'il a rendu à M. King, le sous-ministre du Travail. Depuis quelques mois ce fonctionnaire a rendu de précieux services au pays, non seulement aux classes ouvrières, mais à toutes les classes de la société. Les modifications à la loi qu'il a réussi à obtenir du parlement anglais, pendant la présente session sont appréciées non seulement des ouvriers, mais des capitalistes du Canada. Son intervention dans la grève de Lethbridge et le règlement qu'il a obtenu de ce conflit menaçant, démontrent que ses services sont nécessaires tous les jours de la semaine et toutes les heures du jour.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) sollicite la coopération de l'opposition pour résoudre le difficile problème des conflits entre patrons et ouvriers. Or l'opposition est toute disposée à rendre tous les services qu'elle pourra et à accorder au Gouvernement toute l'aide qu'elle pourra, dans cette grave question. Mais quelle solution le directeur général des Postes propose-t-il ?

Quel remède offre l'amendement qui nous est soumis ? Aucun. L'amendement se borne à affirmer certains faits et à en nier certains autres.

Je considère que l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith) n'a pas été, ce soir, à la hauteur de son talent, et n'a pas fait preuve de sa logique habituelle. Le chef de l'opposition ayant prétendu que le Gouvernement n'aurait pas dû attendre neuf mois avant d'envoyer le sous-ministre du Travail régler la grève des mineurs de Lethbridge, l'honorable député de Nanaïmo a entrepris d'excuser cette incurie du Gouvernement, en disant que le moment psychologique n'était pas arrivé où les parties contestantes auraient accepté cette intervention du département du Travail. Cela est ni plus ni moins qu'une condamnation de l'arbitrage obligatoire et cependant, quelques instants plus tard l'honorable député se déclare favorable au principe de l'arbitrage obligatoire.

Il dit dans un endroit de son discours que le moment psychologique ne peut se produire que par des causes indépendantes de la volonté du Gouvernement, et dans l'autre, il soutient que le Gouvernement peut faire naître ce moment psychologique et intervenir avant que la grève soit proclamée.

M. R. SMITH : Je demande pardon à l'honorable député. L'intervention pourrait se produire avant le conflit.

M. SPROULE : Il est difficile de régler une difficulté avant qu'elle se produise. C'est vouloir mettre la charrue devant les bœufs.

Quant à l'arbitrage obligatoire, je me rappelle un article intéressant d'une publication intitulée " Everybody's Magazine ", livraison du mois d'octobre, je crois, traitant de l'arbitrage obligatoire dans la Nouvelle-Zélande. Il est dit dans cet écrit qu'il y a moins de difficultés entre patrons et ouvriers et moins de grèves dans ce pays que partout ailleurs, que l'arbitrage obligatoire y donne tous les résultats qu'on en pouvait désirer, que les relations entre le capital et le travail sont plus cordiales qu'en tout autre pays et cependant l'honorable député de Nanaïmo prétend que l'arbitrage obligatoire n'aurait pas eu d'effet à Lethbridge tant que les parties contestantes n'auraient pas épuisé leurs forces dans la lutte.

Le discours de l'honorable député de Strathcona (M. Wilbert McIntyre) m'a plutôt amusé. Il nous a énuméré les quantités de charbon qu'il y a le long de la vallée de la Saskatchewan, à des centaines de milles de la région où on en manquait. Il y a là, dit-il, d'immenses quantités de charbon, et tout ce qu'il y avait à faire, était de le transporter là où l'on manquait de combustible. Cela me rappelle l'histoire de l'Anglais qui rencontra un Irlandais conduisant deux bœufs au marché de Calgary. Il lui demanda quel prix il espérait en obtenir et l'Irlandais répondit : " Environ $25 pour le plus petit et environ $30 pour l'autre." " Mon ami " répliqua l'Anglais, " si vous étiez à Liverpool, vous obtiendriez $35 pour le plus petit et $50 pour le plus gros." " Oui, dit l'Irlandais, et si j'avais les lacs de Killarney en enfer, je pourrais en vendre l'eau $10 la goutte, mais ils ne sont pas là."

C'est aussi logique que ce que nous a raconté l'honorable député de Strathcona à propos du charbon qu'il y a à des centaines de milles de l'endroit où on en manque ; sans possibilité de le transporter.

M. W. McINTYRE : La distance entre Lethbridge et Saskatoon, un des endroits dont on s'est plaint, est-elle plus grande qu'entre Strathcona et Lethbridge?

M. SPROULE : Je n'en sais rien. Je pourrais demander quelle distance il y a entre Killarney et l'autre endroit, et je ne m'écarterais guère plus de la question qui nous occupe.

Permettez-moi de dire quelques mots de la résolution et de l'amendement qui ont été proposés. Que demande la résolution. A entendre l'honorable député de Nanaïmo, on pourrait croire que l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et ses partisans combattent les intérêts de la classe ouvrière. Ni dans la résolution, ni dans les discours des députés da la gauche, on ne trouverait un mot pour justifier cette prétention. Tout ce qu'on y peut voir c'est un désir sincère de trouver un moyen de mettre fin à ces conflits entre le capital et la main-d'œuvre et en empêcher la répétition. La résolution dit :

> Que cette Chambre est d'avis que les terrains houillers appartenant au Gouvernement ne devraient être concédés qu'à des conditions et subordonnément à un contrôle et à des règlements qui pourvoiraient aux besoins du peuple en lui fournissant en tout temps un approvisionnement immédiat et raisonnable de combustible à un prix convenable pour le consommateur.

Voilà la première partie. Quelqu'un a-t-il des objections à ce que la loi ou des règlements nous donnent ces garanties ?

> Et qu'à l'égard des terrains houillers déjà concédés, des mesures législatives devraient être adoptées pour établir ce contrôle et mettre en force ces règlements en cas d'urgence, de manière à prévenir pour l'avenir les pertes et les souffrances subies par la population des provinces de l'ouest par suite du manque de combustible.

Et c'est tout. Cette dernière partie se rapporte aux terrains houillers déjà concédés. Voyons maintenant en quoi consiste l'amendement.

> Que les difficultés récentes au sujet de la fourniture de combustible dans les provinces de l'ouest ne sont pas dues à quelque défaut dans nos lois mais au défaut de facilités de transport et aux conflits entre patrons et employés.

Une simple négative de certains faits. C'est tout ce qu'on nous propose comme remède à un conflit qui a duré neuf mois, entre le capital et le travail, au grand détriment de la population de cette région qui avait un si grand besoin de combustible. Que la population du Nord-Ouest où tant de malheureux souffrent aujourd'hui du froid, n'oublie pas que cet amendement est tout le remède que le Gouvernement lui offre dans une situation aussi critique.

C'est une répétition de ce que nous avons vu dans une autre circonstance solennelle, quand on est venu demander au ministre des Finances de trouver un moyen d'empêcher les industriels des Etats-Unis de venir inonder le marché canadien de leur excédent de production, au grand détriment de la main-d'œuvre et des industries de ce pays. Le ministre répondit que le rôle du Gouvernement était celui d'une mouche sur une roue, qu'il était impuisant, et que la roue continuerait à tourner en dépit de tout ce qu'il pourrait faire.

C'est absolument la même politique que le Gouvernement nous propose aujourd'hui, la politique du laisser-faire. Il n'a aucun remède à proposer et il se contente de nier un fait présumé. Dans un cas, le ministre des Finances conseillait à ceux qui étaient venus le solliciter de retourner chez eux, de travailler plus et de manger moins. Dans le présent cas, le remède que l'on suggère implique probablement de travailler plus fort et de consommer moins de charbon.

La deuxième partie de la résolution ne vise que les terrains houillers déjà concédés et dit qu'on devrait trouver un moyen de prévenir la répétiton de ces difficultés, si c'est possible. Que peut-on objecter à cela? Il n'y a rien à dire contre cette proposition, mais le Gouvernement qui pourrait fort bien passer une loi ou règlement pour mettre fin à ces regrettables conflits, ne le veut pas. C'est ce que dit l'amendement, si toutefois on peut donner le nom d'amendement aux quelques lignes que je viens de citer.

(L'amendement de M. Knowles est mis aux voix et adopté.)

ONT VOTE POUR.

Messieurs :

Adamson,	Law,
Archambault,	LeBlanc,
Aylesworth,	Lemieux,
Beauparlant,	Loggie,
Borden (sir Frederick),	Macdonald,
Bourbonnais,	Maclean (Lunenburg),
Boyer,	McCraney,
Brodeur,	McIntyre (Strathcona),
Bruneau,	McKenzie,
Burrows,	McLennan,
Caldwell,	Marcile (Bagot),
Carney,	Marcil (Bonaventure),
Carrier,	Martin (Ste-Marie),
Cash,	Meigs,
Crawford,	Oliver,
Demers,	Parent,
Derbyshire,	Pickup,
Desjardins,	Proulx,
Devlin,	Ratz,
Dubeau,	Reid (Ristigouche),
Emmerson,	Ross (Cap-Breton),
Fielding,	Ross (Yale-Caribou),
Finlay,	Savoie,
Finlayson,	Schell (Glengarry),
Fisher,	Schell (Oxford),
Fortier,	Sinclair,
Gauvreau,	Sloan,
Geoffrion,	Smith (Nanaïmo),
Girard,	Smith (Oxford),
Gladu,	Stewart,
Hall,	Telford,
Harty,	Tobin,
Hughes (King, I.P.-E.),	Tolmie,
	Turgeon,
Jackson (Selkirk),	Turriff,
Johnston,	Walsh (Ste-Anne),
Kennedy,	Watson,
Knowles,	Wright (Renfrew),
Laurier (sir Wilfrid),	Zimmerman.—77.

ONT VOTE CONTRE.

Messieurs :

Alcorn,	Jackson (Elgin),
Ames,	Lake,
Avery,	Lennox,
Barker,	Lewis,
Bergeron,	Morin,
Blain,	Perley,
Borden (Carleton),	Pringle,
Broder,	Reid (Grenville),
Chisholm (Huron),	Roche (Marquette),
Christie,	Schaffner,
Clements,	Smith (Wentworth),
Cockshutt,	Sproule,
Daniel,	Staples,
Elson,	Stockton,
Fowler,	Walsh (Huntingdon),
Ganong,	White,
Gunn,	Wilmot,
Henderson,	Wilson (Lennox et Adding.),
Herron,	
Hughes (Victoria),	Wright (Muskoka.—39.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

M. BARR : Si je n'avais pas pairé avec l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm), j'aurais voté en faveur de la résolution et contre l'amendement.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne le dépôt des documents suivants :

Copie de tous rapports faits par des surintendants de fermes expérimentales au Canada sur les essais tentés au cours de la dernière saison pour s'assurer de la valeur de l'engrais de poisson fabriqué dans les établissements du Gouvernement à Canso, N.-E.—Demandée par M. Sinclair.

Etat indiquant : (1) le nom du colon établi sur le ¼ sud-est de la section 12, township 30, rang 2, à l'ouest du 5e méridien; (2) la date de son inscription ; (3) par qui elle a été faite; (4) où elle a été faite ; (5) qui a pris en premier lieu une inscription de homestead pour ces terrains ; (6) par qui a été annulé cette première inscription ; (7) qui a fait une demande en second lieu et quelle était la date de sa demande ; (8) s'il a été fait d'autres demandes pour ce homestead ; (9) s'il a été fait d'autres demandes, quels sont les noms des pos-

tulants et les dates des demandes ; (10) aussi copie de toute correspondance concernant ce quart de section.—Demandé par M. Hughes (Victoria).

Etat indiquant : (1) les pouvoirs d'eau (et leur situation) le long du canal de la Trent qui sont encore la propriété du Gouvernement; (2) les pouvoirs d'eau appartenant au Gouvernement situés le long des tributaires du canal (3) les pouvoirs d'eau loués, ou dont on a autrement disposé ; (4) les conditions stipulées dans chaque cas ; (5) la nature du titre dans chaque cas. —Demandé par M. Hughes (Victoria).

Copie de tous papiers et correspondance concernant l'adoption et l'application de l'article 9 du statut de 1885 amendant l'Acte refondu du Revenu de l'Intérieur de 1883, qui est maintenant le paragraphe 4 de l'article 148 du chapitre 34 des statuts revisés du Canada qui traite de la conservation de spiritueux en entrepôt pendant deux ans.—Demandée par M. Robitaille.

Copie de tous arrêtés du conseil, arrangements, contrats, rapports, télégrammes, lettres et autres documents, concernant une convention intervenue entre le Gouvernement, ou quelqu'un de ses départements, et M. W. A. D. Lees ou toute autre personne ou personnes pour le clôturage d'un parc ou d'une étendue de terres près du Fort-Saskatchewan dans l'Alberta, et de tous tels documents et papiers se rattachant à l'entretien de telle clôture.—Demandée par M. Roche (Marquette).

Etat indiquant la quantité d'huile provenant des puits de Memramcook et Dover, vendue et livrée à l'Intercolonial, entre le 1er janvier 1904, et le 31 mars 1906 ; le dit état devant indiquer en détail la date, la quantité et le prix, et la valeur totale de chaque consignation ; et de plus, un état semblable, donnant les mêmes informations concernant toutes les autres huiles achetées de la " New-Brunswick Petroleum Company," ou par son entremise, et provenant d'autres puits que ceux plus haut mentionnés..—Demandé par M. Barker.

Etat indiquant toutes les sommes payées ou créditées par la " Record Foundry Company," de Moncton, pour achat, de l'Intercolonial, de vieux fer, cuivre, métal de Babbit, plomb en feuilles et ferrailles de toute description, entre le 1er janvier 1904 et le 31 mars 1905; avec indication de la date et du montant de chaque transaction, du caractère, de la quantité et du prix par livre de matériaux achetés. Ledit état devant aussi indiquer si ces matériaux ont été vendus à l'enchère ou par voie de soumission, et dans quels cas ils ont été ainsi vendus.—Demandé par M. Barker.

Copie de tous mandats émis, instructions données et formules employées pour les fins de l'élection du district électoral de London en 1905, et des districts électoraux de Elgin-est et Bruce-nord en 1906.—Demandée par M. Barker.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Des résolutions de l'honorable ministre de l'Agriculture, puis de celles du tarif.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et trente minutes du soir).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 11 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

BILLS ADOPTES EN 1re LECTURE.

Bill (n° 22) modifiant la loi sur la naturalisation.— Sir Wilfrid Laurier.

Bill (n° 23) concernant un certain traité entre le Canada et le Japon.

Bill (n° 24) concernant la compagnie du chemin de fer Oxford Mountain.—M. Parmelee.

Bill (n° 25) concernant la compagnie dite " Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Company.—M. W. McIntyre.

Bill (n° 26) constituant en corporation la " Manufacturers Bank of Canada ".—M. Kemp.

Bill (n° 27) concernant la Banque Nationale.—M. Lachance.

Bill (n° 29) constituant en corporation la " Residential Fire Insurance Company ".—M. Macdonell.

Bill (n° 29) constituant en corporation la " National Accident and Guarantee Company ", du Canada.—M. Pardee.

Bill (n° 30) constituant en corporation la " Women's Art Association ", du Canada.—M. Grant.

Bill n° 31) constituant en corporation la " North Western Trusts and Loan Company.—M. M. S. McCarthy.

HEURES DE TRAVAIL POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve), demande autorisation de présenter le bill (n° 32) concernant les heures de travail pour les travaux publics.

M. LEMIEUX : Veuillez nous expliquer ce bill.

M. VERVILLE : L'objet de ce bill est de prescrire la journée de travail de huit heures pour les travaux publics s'exécutant par tout le pays. Je n'ai pas l'intention d'entrer, pour le moment, dans le détail de ce bill. Tout cela sera discuté à la seconde lecture. Il me suffira de dire, cependant, que ce bill ne comporte aucun changement de salaires.

(La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.)

INSPECTEURS DES CONSERVES ALIMENTAIRES.

La Chambre se forme en comité pour considérer la proposition suivante :

Qu'il est urgent d'adopter une loi pour rendre plus rigoureuse l'inspection des conserves ali-

mentaires, des viandes et des poissons, et pour nommer des inspecteurs qui seraient chargés de faire exécuter cette loi.—M. Fisher.

M. R.L. BORDEN : Le texte de cette proposition ne comporte qu'une idée générale, et, par conséquent, il est nécessaire que le ministre de l'Agriculture nous donne plus de détail sur la portée que pourrait avoir une semblable loi.

L'honorable M. FISHER ((ministre de l'Agriculture) : Je crois devoir, en effet, donner les raisons qui nous ont porté à proposer cette mesure. Il n'y a là rien de bien entièrement nouveau, mais cependant, si, comme je l'espère cette loi est adoptée par le Parlement, l'innovation sera radicale dans le commerce de certains produits canadiens. Chacun se rappelle l'émoi produit aux Etats-Unis l'été dernier, à la suite de révélations faites au sujet des abattoirs de Chicago. La Chambre n'ignore pas qu'au Canada nous avons plusieurs établissements engagés dans le même genre d'affaires, mais dans des conditions très différentes, ce qui n'empêche que le bruit qui s'est fait aux Etats-Unis a eu pour effet de soulever ici une certaine inquiétude. Et c'est pour cela que j'ai cru bon de charger l'un des employés de mon département, en qui j'avais toute confiance, de faire une enquête au sujet de la fabrication des conserves de viandes au Canada.

M. R. L. BORDEN : Quel est son nom ?

M. FISHER : M. W. W. Moore, attaché au service des installations frigorifiques. C'est un homme très compétent, qui a déjà de longues années de service. J'ai eu occasion à diverses reprises de lui confier des travaux en dehors de ses attributions ordinaires, et il m'a toujours donné complète satisfaction. Le rapport qu'il a fait, au sujet des fabricants de conserves de viande, a déjà été signalé à l'attention de cette Chambre à cette session même. Ce rapport entre dans beaucoup de détails sur le caractère, la gestion et l'outillage de ces établissements. Nous n'en avons pas un grand nombre au Canada, et c'est pourquoi M. Moore a pu, je crois, les visiter tous. Quand on a parlé de ce rapport, j'ai jugé, après l'avoir lu avec soin, qu'il y avait là certains passages, concernant quelques établissements particuliers, qu'il ne serait pas juste pour les intéressés de rendre public, et c'est pourquoi j'ai dit que, d'une manière générale, ce rapport indiquait dans ses grandes lignes que nos établissements de conserves de viandes offraient un état de choses très satisfaisant. Ce rapport signalait que les conditions sont ici bien différentes de celles de Chicago. Comme chacun le sait, ces établissements sont, à Chicago, d'une dimension énorme. Ils forment en outre, par leur réunion, comme une ville à part dans cette immense ville, et ceux qu'on y emploie composent en partie une population étrangère dont les méthodes n'ont pas toujours été ce qu'on pouvait désirer sous le rapport de la propreté, des règlements sanitaires et de l'inspection des produits. Au Canada, par contre, ces établissements sont répartis dans tout le pays, en des endroits offrant toutes les meilleures conditions hygiéniques, avec tout l'air et l'espace désirable, sans compter des occasions nombreuses pour utiliser leurs déchets, et c'est pourquoi il n'était pas possible qu'on pût voir ici ce qui s'est vu à Chicago. J'ai aussi pu constater que la plupart de nos maisons de conserves sont gérées par de notables personnes qui voient elles-mêmes à leurs affaires. Il n'y a ici rien qui ressemble à un trust, et le caractère et la réputation des hommes à la tête de ces établissements offrent par eux-mêmes une garantie suffisante des méthodes en usage. J'ai encore constaté, à la lecture du rapport, que les ouvriers employés au Canada, dans ces établissements, appartiennent à une classe très élevée, la plupart d'entre eux ayant plusieurs années de service, et étant par conséquent des citoyens dans toute la bonne acception du mot. Enfin, j'ai aussi pu voir que, d'une manière générale, la propreté et l'inspection ne laissaient rien à désirer. Il y a bien eu, par ci par là, un peu de relâchement sous le rapport sanitaire, mais il a suffi d'attirer sur ce fait l'attention des propriétaires et tout est immédiatement rentré dans l'ordre. Les critiques qui ont été faites étaient par elles-mêmes d'une nature si légère que je puis assurer en toute confiance que nos établissements de conserves de viandes donnent satisfaction, tant au point de vue du milieu où se font les opérations que des méthodes sanitaires en usage et de la bonne qualité des produits.

Cependant, le fait n'en existait pas moins qu'il n'y avait eu aucune inspection de ces établissements, et il en est résulté quelques petites infractions par ci par là. Cela seul suffirait peut-être pour nous engager à établir un système d'inspection. Mais il y a encore une autre raison qui nous fait demander non seulement l'adoption, mais aussi la mise à exécution de cette loi. Par suite de l'émoi soulevé aux Etats-Unis, plusieurs pays d'Europe se sont vus forcés de donner un surcroît d'attention à la nature des produits alimentaires qu'ils importaient, non seulement des Etats-Unis, mais aussi des autres parties du monde. Chacun sait à quel degré l'Angleterre est redevable à l'étranger pour sa subsistance. L'Allemagne, la France et la Belgique importent aussi de grandes quantités de produits. L'attention dirigée sur ces questions n'est pas nouvelle. Il y a quinze ans, l'Allemagne prohiba absolument l'importaton des viandes des Etats-Unis. On avait constaté, dans le temps, qu'un helminthe minuscule, la trichine, se trouvant dans la viande de porc, avait occasionné plusieurs cas de maladie, et il s'ensuivit un redoublement de sévérité dans les lois et règlements de l'Allemagne pour la mise

en vente même du porc domestique. On raconta alors, et j'ignore jusqu'à quel point la chose peut être vraie, que du porc infecté de trichine avait été importé des Etats-Unis, et le résultat fut que l'importation du porc des Etats-Unis fut prohibée purement et simplement en Allemagne. Le gouvernement des Etats-Unis ne jugea pas qu'il pouvait se permettre de voir maintenir indéfiniment cette prohibition, et des règlements assez compliqués furent édictés pour l'inspection, le marquage et l'étiquetage de tous les produits animaux exportés des Etats-Unis. Je ne veux pas ici entrer dans aucuns détails—j'ai tous les chiffres dans mon département—sur les immenses sommes dépensées par les Etats-Unis pour cette inspection, ni sur le développement colossal que prit bientôt ce commerce, développement qui ne se serait certainement pas produit si on n'avait pas pris les mesures nécessaires pour mettre ce commerce à l'abri de tout reproche.

A la suite de l'émoi soulevé aux Etats-Unis par les récentes révélations de Chicago, le congrès a adopté une loi des plus rigoureuses pour l'inspection et le marquage des viandes exportées de ce pays. De leur côté, les pays européens ont apporté un redoublement de soin et de vigilance pour s'enquérir du caractère et des conditions sanitaires des produits importés. J'ai reçu quelques lettres d'Angleterre et d'autres pays me demandant quelles étaient les lois du Canada à ce sujet. Le gouvernement britannique a envoyé l'un de ses fonctionnaires aux Etats-Unis pour s'assurer s'il allait être possible de continuer à acheter des conserves et autres substances alimentaires pour l'approvisionnement de l'armée anglaise.

Les municipalités d'Angleterre, le conseil de la cité de Londres et autres organisations semblables ont édicté des règlements très sévères pour l'inspection et la vente de ces produits aux consomateurs. Tout cela nous indique qu'il est nécessaire que nous mettions maintenant tout en œuvre pour inspirer confiance en nos produits, sur les marchés d'Europe, car si nous n'observons pas les règlements actuellement en vigueur sur ces marchés nous allons nous trouver dans une situation très désavantageuse, surtout vis-à-vis de notre principal concurrent, c'est-à-dire les Etats-Unis. Les Etats-Unis ont appliqué les dispositions de la loi visant l'exportation de ces produits jusqu'au commerce intérieur entre les différents états ; et cela est une nouvelle sauvegarde pour le commerce d'exportation, parce que l'une des difficulté de la loi ne s'appliquant qu'au commerce d'exportation était le danger constant où on se trouvait de voir des articles inférieurs, destinés au marché domestique, prendre quant même le chemin de l'étranger, au grand désavantage du pays exportateur. Cela étant, il nous importe au plus haut point de ne pas ici nous laisser dépasser par les Etas-Unis. Je ne vois pas que je doive appuyer davantage sur les raisons qui me portent à vous demander l'adoption de ce bill. Il existe déjà deux lois canadiennes ayant trait à ce sujet. L'une, dite loi d'Inspection Générale (chap. 99, S.R.) pourvoit à l'inspection, mais cette loi est facultative et n'a jamais été mise à exécution. En outre, elle est d'un caractère tellement général qu'elle ne pourrait pas s'appliquer aux nécessités du temps présent. Nous avons aussi une loi (chap. 105, S.R.) s'appliquant seulement aux marchandises vendues et offertes en vente au Canada. Les dispositions de cette loi sont brèves, et j'ai l'intention de les incorporer dans ce bill, en leur donnant une application plus étendue. Ceux qui sont intéressés, au Canada, dans le commerce des conserves, paraissent avoir saisi l'importance de la loi que je vous propose, et bien qu'ils sachent depuis déjà quelque temps que nous avions l'intention de présenter une mesure de ce genre, ils n'ont fait aucune plainte. Au contraire, cette loi paraît être la bienvenue parmi eux.

Les dispositions de ce bill s'appliqueront à toutes les conserves, d'abord aux viandes, puis aux légumes et aux fruits, et enfin aux poissons. Ces dispositions s'appliqueront aussi à toutes les autres viandes, telles que le bacon et le jambon, la volaille, et aux quartiers des plus gros animaux. Ce bill est divisé en deux chapitres, bien que plusieurs articles soient d'une application générale. Les articles qui concernent les viandes et les conserves de viandes sont un peu plus rigoureux que ceux s'appliquant aux fruits, aux légumes et aux poissons.

M. SPROULE : A-t-on prévu que les conserves pourraient être dans d'autres récipients que des boîtes ?

M. FISHER : Le bill comprend les boîtes, les bouteilles ou tout autre récipient quelconque. L'agitation qui s'est produite tout récemment avait surtout pour cause les viandes et les conserves de viandes, mais l'on m'a fait des observations me portant à croire qu'il est aussi très important que nous ayons une inspection de toutes les autres sortes de conserves. Pour les viandes, nous désirons édicter qu'il y ait des inspecteurs chargés d'inspecter les animaux avant qu'ils soient abattus, et les viandes avant qu'elles soient mises en boîtes et finalement scellées.

Dans les cas où il y aurait lieu de suspecter le contenu des boîtes, nous voulons qu'autorisation nous soit donné de faire ouvrir les boîtes. Nous voulons aussi que toutes les viandes et conserves de viandes portent une marque indiquant qu'elles ont été inspectées par l'inspecteur du gouvernement canadien, et qu'aucunes marchandises de ce genre ne soient mises en vente sans cette marque, soit à l'étranger ou à l'intérieur.

M. SPROULE : Est-ce que cela comprend le poisson?

M. FISHER : Non; je parlerai du poisson dans un instant. Pour les fruits et les légumes, la mise en boîtes se fait dans un grand nombre de petits établissements répandus par tout le pays, et il serait très dispendieux de vouloir inspecter et marquer chaque boîte ou colis. Nous nous contentons donc d'exiger l'inspection et la surveillance de ces établissements, et nous autorisons l'inspecteur à fermer au besoin ces établissements s'ils laissent à désirer au point de vue sanitaire, ou si on emploie des substances impropres à l'alimentation. Nous voulons aussi que l'étiquette indique toujours exactement le contenu de la boîte, et que le nom du fabricant et peut-être aussi la date de la mise en boîtes soient inscrits de telle sorte qu'on puisse au besoin remonter exactement à la source des infractions. La raison pour laquelle on ne peut pas demander que les boîtes portent une marque indiquant qu'elles ont passé l'inspection, c'est qu'il y a un trop grand nombre d'établissements engagés dans cette industrie, et que plusieurs de ces établissements sont insignifiants.

Il nous serait presque impossible, ou plutôt, je crois, tout à fait impossible d'avoir, dans toutes les fabriques de conserves de fruits et de légumes du Canada, des agents toujours présents, qui puissent dire avoir vu mettre les matières en boîtes et qu'elles sont en bon état. Il me semble qu'il suffirait, pour l'objet que nous voulons atteindre, de tenir ces établissements ouverts à notre inspection, de les faire régulièrement visiter au point de vue de la propreté et de l'hygiène, et, d'une manière générale, d'y envoyer assez souvent nos inspecteurs pour qu'ils puissent s'assurer que les produits sont en bon état au moment de leur mise en boîte.

Pour ce qui est de mettre le poisson sur le même pied que les viandes, bien que je n'aie encore rien décidé à cet égard et que je n'aie pas dessein de régler la chose cet après-midi dans le bill que je vais présenter—si toutefois je puis en arriver là—je crois qu'il y a de bonnes raisons pour une divergence d'opinions sur ce point, à savoir si l'on doit le classer avec la viande ou parmi les fruits et les légumes. Il est vrai qu'il y a un grand nombre de fabriques de conserves de poisson—beaucoup plus que de fabriques de conserves de viandes—mais elles ne sont pas, je suppose, en si grand nombre qu'il soit impossible de nommer assez d'agents pour les surveiller. Ce serait une question de savoir si la chose est bien nécessaire ou même simplement utile.

Somme toute j'ai pensé que, pour ce qui regarde les conserves de poissons, il suffirait pour l'objet que nous avons en vue, de prescrire une visite de ces établissements par des agents qui s'assureraient de leur propreté et de leur état sanitaire ; avec, aussi souvent que possible, une inspection du poisson que l'on va mettre en boîte, en vue de constater qu'il est en bon état à ce moment-là ; aussi le marquage des boîtes, indiquant la nature de leur contenu, et une forte pénalité pour le cas d'une marque trompeuse ; sur la boîte le nom de la personne qui répond de l'empaquetage ; probablement aussi la date de l'empaquetage.

Toutefois, c'est une question sur laquelle il peut y avoir divergence, et, par suite, je serais heureux de recueillir l'avis de chacun sur cette matière.

M. SPROULE : Le bill s'applique-t-il aussi au beurre et au fromage ?

M. FISHER : Non.

M. E. D. SMITH : Après l'enquête que le ministre a faite, sait-il si la loi des Etats-Unis exige que la date soit mise sur les boîtes ? Pour moi, je ne le pensais pas.

M. FISHER : Non, la loi dont j'ai parlé n'exige pas cela ; mais cette loi n'a pas d'application aux fruits et aux légumes. elle ne s'applique qu'aux viandes.

Pourtant, les renseignements que j'ai recueillis, les représentations que l'on m'a faites de différents milieux, représentations verbales, pour la plupart, je dois l'avouer, et qui venaient de personnes intéressées dans cette industrie, mes propres observations, résultant d'opinions exprimées par les consommateurs canadiens, m'inclinent à penser qu'il serait bon qu'il y eût une certaine surveillance excercée sur les fabricants de conserves de fruits et de légumes et sur leurs établissements, comme aussi sur les établissements des fabricants de conserves de viandes.

M. ARMSTRONG : Puis-je demander à l'honorable ministre si, d'après les renseignements qu'il a pu obtenir de toutes les parties du pays, l'on est d'avis que les produits mis en boîte depuis disons un an, peuvent avoir subi une détérioration notable, ou s'ils ne sont pas à peu de chose près dans le même état qu'au moment de leur mise en boîte ?

M. FISHER : Les renseignemnts que j'ai obtenus sur cette matière sont fort divers. La plupart ne représentent que des opinions personnelles. Je ne crois pas être parvenu à connaître tous les faits. Néanmoins, le sentiment qui prévaut généralement dans le public est que l'on ne tient pas à acheter les produits mis en boîte depuis longtemps. Je ne suis pas en état de dire que ce sentiment soit bein fondé. Il se peut que des matières alimentaires mises en boîte depuis quatre ou cinq ans soient aussi bonnes que si elles l'avaient été hier. Je n'ai rien sur quoi je puisse établir une opinion quelle qu'elle soit à cet égard : mais comme je viens de le dire, il y a généralement chez les consommateurs une répugnance à acheter les vieilles conserves.

M. MARSHALL : Je crois pouvoir répondre à cette question. Mettre une date sur les conserves, c'est nuire grandement à cette industrie. Cela se faisait dans le principe ; mais on s'est aperçu qu'on voulait toujours des produits nouveaux, bien que les anciens, après cinq ou six ans, soient aussi bons que les produits de date récente, s'ils sont gardés dans de bonnes conditions. Mon avis est qu'une loi rendant obligatoire l'apposition d'une date sur les boîtes ferait un tort considérable au commerce.

Je crois que le ministre a raison de dire que la nature du produit doit être indiquée ; c'est ce qui se pratique partout de nos jours, comme aussi d'inscrire le nom du fabricant.

J'aimerais à savoir si l'on se propose d'exiger l'inspection des produits pendant leur préparation et la mise en boîte.

M. FISHER : L'inspection sera possible à toutes les phases de l'opération. Le bill autorise les inspecteurs à entrer en tout temps dans les établissements où la mise en boîte s'effectue et à examiner les produits à quelque phase que ce soit de l'opération.

M. R. L. BORDEN : Devons-nous comprendre que l'inspection aura effectivement lieu, ou simplement que l'opération sera sujette à cette surveillance ?

M. FISHER : Pour les viandes, oui, il y aura toujours inspection ; c'est ce que je me suis efforcé d'expliquer. Quant aux autres matières alimentaires, il y aura de temps en temps inspection, portant et sur l'état de l'établissement et sur la qualité des produits.

Pour les viandes, je suis prêt à prescrire qu'elles porteront une marque indiquant qu'elles ont été inspectées par des agents de l'Etat, qui les ont trouvées saines.

Dans le cas des fruits, des légumes et du poisson—supposant qu'il soit décidé plus tard de comprendre le poisson parmi les légumes et les fruits et non parmi les viandes—les boîtes ne porteront pas de pareilles étiquettes ; en effet, cela voudrait dire qu'on ne pourrait pas le mettre en boîtes hors la présence de l'inspecteur et sans qu'il ait assisté à toutes les phases de l'opération.

Nous voulons que les viandes soient traitées un peu différemment des fruits, des légumes et du poisson. Comme je l'ai dit, le poisson pourrait être classé avec les viandes ; mais, dans l'intention du bill, il devra, pour les fins de l'inspection, être classé avec les fruits et les légumes.

M. MACPHERSON : Y a-t-il quelque raison d'établir une différence entre le poisson et les viandes ?

M. FISHER : J'ai expliqué tout à l'heure que les établissements de conserves de poisson sont en beaucoup plus grand nombre que les fabriques de conserves de viandes. Le présent bill prescrit qu'il y aura dans chaque fabrique de conserves un inspecteur, qui se tiendra là à peu près tout le temps. S'il en devait être de même pour toutes les fabriques de conserves de poisson du Canada, cela rendrait l'administration plus difficile et ajouterait à la dépense dans des proportions considérables.

Je doute qu'il soit sage d'étendre cette inspection au poisson. C'est là une question que je n'ai pas encore résolue et sur laquelle j'aimerais à avoir l'opinion de la Chambre, plus particulièrement peut-être celle d'un homme comme mon honorable ami le député de la ville de Vancouver (M. Macpherson), qui connaît les conditions de cette industrie. Pour moi, j'hésite à dire qu'il faut aller jusque là ; mais si l'opinion générale le demandait, nous verrions à prescrire la chose, et à ne plus classer le poisson avec les autres produits, comme nous le faisons en ce moment.

M. ARMSTRONG : Combien va-t-il falloir d'inspecteurs pour ce service ?

M. FISHER : Deux inspecteurs peut-être par établissement. Cela dépendrait de la façon dont ces établissements sont administrés. De grands établissements comme ceux de Davis à Toronto et de Laing à Montréal, qui travaillent jour et nuit, pourraient requérir plus d'un inspecteur.

M. FOSTER : Qui va supporter les frais de cette inspection ?

M. FISHER : Le Gouvernement, je suppose. Il ne faut pas oublier que ce bill est présenté dans l'intérêt du public en général, et non dans l'intérêt des industriels, qui tout de même en retireront de l'avantage. Nos produits y gagneront en réputation, à l'étranger aussi bien que chez nous ; et ces produits constituent une part importante de notre commerce d'exportation.

M. E. D. SMITH : Combien y a-t-il d'établissements, à l'heure actuelle, où l'on prépare ainsi les viandes ?

M. FISHER : De quinze à vingt, je suppose. Les fabriques de conserves de fruits et de légumes sont beaucoup plus nombreuses. Je crois que les fabriques de conserves de poisson sont également beaucoup plus nombreuses que les établissements de conserves de viandes.

Un DEPUTE : Soixante à peu près.

M. MARSHALL : Combien faudra-t-il d'inspecteurs pour les fruits et les légumes?

M. FISHER : J'en nommerai un nombre suffisant pour que la loi reçoive son exécution.

M. MARSHALL: Ma compagnie comprend une trentaine de fabriques, dont je fais moi-même l'inspection. Deux inspecteurs suffiraient, d'après moi, pour toutes les fabriques de conserves de fruits et de légumes situées, par exemple, à l'ouest de Montréal.

M. FISHER : Voilà un renseignement qui a beaucoup de valeur.

M. MARSHALL : Les industriels seront heureux d'apprendre, j'en suis sûr, que ce bill a été présenté. Nous désirons cette inspection tout autant que le public en général. C'est un pas dans la bonne direction.

M. FOSTER : Je remarque qu'aux Etats-Unis la question de savoir qui doit porter les frais d'inspection, le Gouvernement ou les fabriques, a été fort débattue. Le ministre sait-il si, en fin de compte, c'est le Gouvernement ou les industriels qui payent les frais d'inspection?

M. FISHER : Voilà une des principales difficultés avec laquelle l'adoption de la loi s'est trouvée aux prises. Le président Roosevelt insistait beaucoup pour que l'industrie fît tous les frais; mais il y eût d'autre part des protestations si énergiques et, à l'appui, il fut allégué de si énergiques raisons que le Gouvernement dût céder. Cette inspection, disait-on, allait se faire, dans une large mesure, au profit du public, au profit du consommateur, et aussi, que le commerce d'exportation y trouverait son compte. Le Gouvernement décida, en conséquence, de se charger des frais de l'inspection.

Je dois dire à mon honorable ami, le député d'Elgin (M. Marshall) que j'apprécie beaucoup ses remarques. Nous avons, les fonctionnaires de mon département et moi, soigneusement étudié la question, et nous avons pu nous convaincre que les fabricants de conserves accueilleraient avec satisfaction une loi comme celle-ci, et que nous pourrions compter sur leur aide et leur coopération quand il s'agirait de la mettre à exécution. Une pareille loi est nouvelle au Canada et, pour tout le soin que j'ai mis à la préparer, je serai heureux que les députés en général me prêtent leur concours pour la perfectionner dans ses détails. Je compte bien qu'on va l'examiner sous toutes ses faces. Un bill de cette nature ne peut devenir loi sans gêner un peu quelques personnes et sans déranger certaines pratiques nées des habitudes du commerce. Quoi qu'il en soit, je suis convaincu que le commerce lui-même va comprendre qu'il y a là un avantage pour lui, aussi bien que pour le public, et qu'il se prêtera de bonne grâce à l'exécution de la loi.

M. MONK : Peut-être l'honorable ministre en a-t-il déjà informé la Chambre, mais je voudrais savoir de lui si on a demandé cette loi, s'il y a eu des plaintes contre les conserves, ou contre les procédés employés ? Je pose cette question parce que l'on avait déjà des lois d'inspection aux Etats-Unis quand se sont produits l'été dernier ces scandales des fabriques de viandes. Je n'ai encore rien entendu dire contre nos propres établissements. Je ne sache pas que personne ait demandé cette loi.

M. FISHER : Je suis fâché que mon honorable ami (M. Monk) n'ait pas été ici dès le commencement ou qu'il n'ait pas prêté l'oreille à mes observations ; j'ai dit pourquoi une réglementation paraîssait être devenue nécessaire.

Les Etats-Unis avaient bien, il est vrai, avant les scandales de Chicago, des règlements pour ces fabriques, mais ces règlements n'affectaient que le commerce d'exportation. L'enquête a révélé un état de choses qui est une des raisons pour lesquelles ce bill devra comprendre et le commerce interprovincial et le commerce d'exportation. On a dit, et avec vérité, je crois, que si, à Chicago, l'inspecteur fédéral examinait avec beaucoup de soin les produits marqués pour l'exportation à l'étranger, une bonne partie des produits rejetés comme impropres à l'exportation étaient mis sur les marchés de l'intérieur ; que des animaux qui venaient d'être examinés par des inspecteurs vétérinaires fédéraux, soit avant soit après l'abattage, animaux que l'on avait reconnus malades, qu'on avait reçu ordre de détruire et de jeter à la fosse, étaient découpés, mis dans des boîtes ou convertis en jambons, en côtés, en saucissons ou autrement préparés pour être vendus dans le pays.

Les scandales de Chicago avaient une double origine : il y avait, d'un côté, la malpropreté générale des établissements et des appareils, des employés de condition inférieure, pour qui l'insalubrité et l'état repoussant des cours et de la fabrique elle-même comptaient pour peu de chose. D'un autre côté, il y avait cette viande malsaine dont on se servait.

C'est de 1891 que datent, aux Etats-Unis, les anciennes lois, elles ont été le résultat de protestations qui se sont fait jour en Allemagne contre l'importation en ce pays de viandes de porc malsaines. Il y eut pendant un temps défense expresse de laisser entrer ces viandes dans le pays. Comme conséquence de cette difficulté, les Etats-Unis adoptèrent des lois fort rigoureuses et des règlements pour leur commerce d'exportation, lois et règlements que l'autorité fédérale se chargea d'exécuter. Quant au commerce intérieur, c'était aux municipalités et à chaque Etat à s'en occuper. L'inspecteur fédéral pouvait rejeter certains articles que les autorités municipales ou de l'Etat laissaient passer. En fait, l'inspection fédérale se faisait bien : partout, à Chicago comme ailleurs aux Etats-Unis, cette inspection, en somme, était, je crois, complète, efficace. Cela constituait un rouage administratif fort compliqué et qui nécessitait chaque année une énorme dépense d'argent. J'ai les chiffres au ministère; pour le moment je ne m'en souviens pas bien—mais tout cela, je suppose, avait pour objet le commerce d'exportation, puisque les lois avaient pour cause la difficulté existant entre les Etats-Unis et l'Allemagne. On ne protégeait pas le commerce : loin de là, puisque la carcasse d'un animal, les saucissons, les vian-

des de veau ou de poulet mises en boîte, que l'inspecteur fédéral, obéissant strictement à la loi, avait rejetés, pouvaient sans difficulté passer sous l'œil débonnaire d'un inspecteur de la municipalité ou de l'Etat.

Il s'ensuivait que la rigide inspection du commerce d'exportation nuisait au commerce intérieur et que le public américain se voyait livrer une marchandise contre laquelle ses propres lois garantissait l'Allemagne, l'Angleterre et la France. C'est là une des raisons qui nous engagent à rendre la présente loi applicable tant au commerce intérieur qu'au commerce d'exportation. La nouvelle loi américaine a, elle aussi, cette double application.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas bien que vous fassiez cela vous-même.

M. FISHER : Pas absolument.

M. R. L. BORDEN : Vous la faites applicable au commerce d'exportation et au commerce interprovincial. Cette restriction est-elle due à des raisons d'ordre public ou à un doute sur l'étendue de vos pouvoirs ?

M. FISHER : C'est en partie à cause de cette dernière raison. Ce serait peut-être empiéter sur les attributions des provinces ou des municipalités en ce qui touche à l'hygiène. En faisant la loi applicable au commerce interprovincial, nous n'empiétons pas, je crois, sur les prérogatives des provinces. Il y a une autre raison, c'est que déjà au Canada il se fait, dans les villes, au nom de l'autorité municipale, une inspection très régulière des matières alimentaires: inspection des abattoirs, des boucheries et autres choses de cette nature ; inspection dont nous ne voulons nous charger que si la chose devient nécessaire.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à savoir si le ministre n'a pas été averti par les légistes de l'Etat qu'il y a doute sur l'autorité qu'il peut avoir de légiférer sur ce point.

M. FISHER : J'ai eu là-dessus une discussion avec mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Aylesworth) et je crois pouvoir dire qu'il approuve les dispositions du bill ; mais, en même temps, il doute de l'à-propos d'aller plus loin, même si nous en avons le pouvoir.

Je ne voudrais pas entreprendre de rapporter exactement ses paroles, mais le projet de loi a été rédigé après que le ministre de la Justice eût été consulté.

M. R. L. BORDEN : Le ministre se procurera-t-il d'autres renseignements pour nous les communiquer plus tard ?

M. FISHER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Ce qu'il propose ne tendrait-il pas à créer les mêmes inconvénients qui ont surgi aux Etats-Unis, s'il faut l'en croire ? Par exemple, si vous décrétez l'inspection des viandes et si vous vous montrez exigeants envers l'exportation ou l'expédition des viandes d'une province à l'autre, cela n'aura-t-il pas pour effet d'encombrer le marché de chaque province de produits d'une qualité inférieure ?

M. FISHER Oui, cela ne souffre aucun doute.

M. R. L. BORDEN : Alors, la sagesse de ce projet de loi est contestable à ce point de vue. Dans son ensemble, l'idée est bonne.

M. FISHER : Ce que dit l'honorable député est exact dans un sens, mais le projet de loi ne donnera pas lieu à l'inconvénient qu'il signale. Un article du bill prescrit que tout article rejeté par l'inspecteur ne devra pas être vendu, mais sera détruit sous ses yeux conformément aux règlements que le bill permet d'établir.

Aux Etats-Unis, la viande provenant d'animaux malades dont l'exportation est défendue est mise en vente dans le pays. Ici, elle sera détruite et ne pourra pas entrer dans la fabrication d'un autre produit. De plus, tout établissement faisant le commerce d'exportation que l'inspecteur aura à surveiller sera régi par les dispositions du bill et soumise à notre inspection, de crainte qu'on y remplace un article par un autre. Par conséquent, nous exigerons que tout établissement commerçant avec l'étranger ou hors des limites de la province où il est situé soit inspecté de fond en comble.

M. R. L. BORDEN : Je ne connais guère les usages de ce commerce. Le ministre s'est sans doute renseigné à ce sujet. Le commerce interprovincial est-il assez distinct du commerce qui se fait exclusivement dans les limites d'une seule province pour qu'on puisse appliquer les mesures que le ministre suggère ? Ainsi, je suppose que le fabricant de conserves de viande vend ses produits au marchand de gros. Est-ce l'usage ?

M. FISHER : Cela arrive fréquemment, mais pas invariablement.

M. R. L. BORDEN : Le marchand de gros peut donc vendre ces conserves aux consommateurs de l'Ontario ou il peut les expédier dans la province de Québec où elles seront consommées.

N'est-ce pas mettre des entraves au commerce que de défendre aux marchands—si c'est là ce qu'on se propose—d'expédier hors de la province certaines marchandises qu'ils auront achetées et d'exiger qu'ils les vendent aux consommateurs de leur province ? Un marchand de gros achète une grande quantité de ces comestibles pour les vendre dans n'importe quelle partie du Canada où il trouvera un acheteur. Ce privilège selon moi est essentiel. Or, si je saisis bien la portée du bill, le marchand de gros n'en jouira pas.

M. FISHER : Mais oui; il pourra acheter des denrées pour l'exportation ou le commerce interprovincial et les vendre où bon lui semblera. L'obligation de n'acheter que des produits destinés aux consommateurs de la province serait une entrave, mais je ne crois pas qu'un marchand de gros consentirait à acheter des marchandises si ce n'est à la condition de pouvoir les vendre n'importe où.

M. R. L. BORDEN : Les difficultés que je prévois se présenteront s'il y a une différence entre les deux catégories de denrées. Cependant, il n'y aura pas d'inconvénieût si la loi oblige le marchand de gros à n'acheter que des produits dont l'inspecteur a permis l'exportation ou la vente dans les autres provinces. Autrement, la grave difficulté que j'ai déjà signalée existera.

M. FISHER: Je ne doute aucunement que le marchand de gros ou l'acheteur de grandes quantités de marchandises n'achètera que des produits propres à l'exportation. Le projet de loi ne devra s'appliquer qu'à l'inspection des fabriques de comestibles et non aux étaux des bouchers. Dans une ville comme Ottawa il y a plusieurs bouchers. La municipalité, je crois, réglemente les abattoirs. Nous ne voulons pas nous charger de ce soin ni d'une foule de choses qui ont exclusivement trait au commerce local. Toutefois, un article du bill permet au ministre, dans des cas exceptionnels, de faire faire l'inspection d'établissements qui ne font qu'un commerce régionnal. On ne devra pas s'en prévaloir souvent. Je citerai un exemple qu'on m'a donné pour justifier cette disposition. Voici Ottawa et la ville de Hull de l'autre côté de la rivière. Ces deux villes sont situées dans des provinces différentes et chacune renferme des boucheries et des abattoirs. Une boucherie de Hull pourrait prétendre ne pas faire commerce hors des limites de la province, tandis que nous soupçonnerions qu'elle expédie et vend ses produits à Ottawa, dans une autre province. En cas de soupçon et lorsque nous le croirons nécessaire à l'application générale de la loi, le projet de loi nous autorise à faire tomber cet établissement sous le coup de ses dispositions. J'ai cité cet exemple afin de faire comprendre la raison qui nous engage à n'appliquer la loi qu'à l'exportation et au commerce interprovincial. C'est que les municipalités ont établi leurs propres règlements sous l'autorité exclusive des provinces et que nous ne voulons pas empiéter sur leur terrain.

M. STOCKTON : Dois-je comprendre que le présent bill concerne exclusivement l'exportation et le commerce interprovincial ?

M. FISHER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Les bœufs ou les porcs abattus sont soumis à l'inspection. Les chevillards les achètent du propriétaire de la boucherie, de l'abattoir. L'inspection dépend-elle de leur intention de vendre ces viandes hors de la province ou dans ses limites ?

M. FISHER : Non, elle dépend de la nature de l'établissement. De fait, nous connaissons les maisons qui font l'exportation ou le commerce interprovincial des viandes sur une grande échelle. Les dispositions de la loi s'appliqueront à ces établissements.

M. SPROULE : Un établissement ne peut-il pas vendre dans la province et au dehors en même temps ?

M. FISHER : Alors, toutes ses opérations seront soumises aux prescriptions de la loi. Une maison de commerce peut recruter ses clients dans la province seulement. Dans ce cas, nous n'en ferons pas l'inspection dans les circonstances ordinaires. Cependant si nous soupçonnons un jour qu'elle vend ses produits hors de la province, nous la soumettrons à l'inspection. La loi nous y autorise. En cas d'inspection, tout l'établissement serait visité.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends pas comment vous pourrez dire qu'un marchand de gros se propose de vendre hors de la province. Il peut lui-même ignorer ce qu'il fera, lorsqu'il achète sa marchandise. Il peut avoir l'intention de l'écouler à Toronto et recevoir de Montréal ou de Winnipeg une dépêche qui l'engage à la vendre dans l'une de ces deux villes. Comment pourrez-vous dire, au moment de l'achat, que les denrées sont destinées au commerce interprovincial ou aux consommateurs de la province ?

Je voudrais savoir du ministre si les révélations qui ont eu lieu aux Etats-Unis et sur lesquelles il insiste pour nous engager à adopter ce bill ont nui de quelque manière ou sensiblement au commerce canadien. Il nous importe beaucoup de le savoir.

M. FISHER : Elles lui ont nui jusqu'à un certain point, attendu qu'en Angleterre on a conçu des préventions contre toutes les conserves de comestibles. Les nouvelles que nous recevons du marché anglais ne nous permettent pas de douter que la population achète moins de conserves qu'autrefois et qu'elle ne fait pas de distinction entre ces produits. Au fait, le consommateur anglais peut difficilement en connaître la provenance. Cela a quelque peu diminué notre commerce en Angleterre et a fait subir de lourdes pertes à celui des Etats-Unis. Le peuple anglais, le gouvernement d'abord, puis les municipalités, nous ayant demandé quelles sont nos lois applicables à ce commerce, ce fait démontre que cette question le préoccupe sérieusement.

Plusieurs conseils municipaux et corps publics d'Angleterre ont adopté des résolutions à ce sujet. J'ai reçu des règlements qui ont déjà été adoptés à cause des sentiments qui animent la population. Certaines municipalités ont établi des règlements qui diminueront notablement la vente

des conserves dans les limites de leur territoire.

M. R. L. BORDEN : Les règlements municipaux dont parle le ministre ont-ils trait à une inspection qui doit avoir lieu dans la municipalité même ou à une inspection ordonnée par les autorités du pays d'où les denrées proviennent ?

M. FISHER : La plupart de ceux que j'ai vus ont trait à une inspection faite sur les lieux mêmes par la municipalité, mais il n'en est pas de même dans tous les cas. Les autorités anglaises ont demandé des renseignements au sujet des règlements ou des lois en vigueur dans les pays d'où les denrées proviennent. De plus, nous avons reçu des demandes semblables de la part de nos propres agents en Angleterre. La Suisse et l'Allemagne ont aussi voulu connaître quelles sont nos lois. Tout dernièrement, la France a fait savoir qu'elle défendrait l'importation des viandes provenant des Etats-Unis, parce que la loi que le congrès a adopté l'été dernier ne décrétait pas l'inspection microscopique des viandes. Elle se trompait. L'ancienne loi, qui exigeait l'inspection microscopique, est encore en vigueur et les Etats-Unis, je n'en doute pas, le prouveront à la France. Cependant, c'est un indice du soin qu'on apporte à l'examen des lois des différents pays d'où ces denrées proviennent. Si nous avons de bonnes lois et une inspection satisfaisante, les inspecteurs des municipalités accepteront nos produits plus volontiers sans concevoir les mêmes soupçons que leur inspirent les denrées des pays où il n'y a pas d'inspection.

Quant au point soulevé par le représentant de Carleton (M. R. L. Borden), je dois dire que je ne suis pas en état de faire connaître dans tous ses détails le mode d'achat du marchand de gros. Je crois que la difficulté qu'il prévoit pourrait se présenter dans le cours ordinaire des affaires, mais je tâcherai d'obtenir des renseignements précis de mes subordonnés.

M. R. L. BORDEN : L'inspection couvrira-t-elle les produits embarillés ?

M. FISHER : Oui. Je dois dire que ces barils ne ressemblent pas aux barils de pommes ; ils sont hermétiquement clos.

M. LALOR : J'espère que le ministre réfléchira sérieusement avant d'exiger l'apposition sur chaque boîte de conserves d'une étiquette indiquant la date de la mise en boîte. Cette exigence causerait un tort grave aux marchands. Le fabricant n'en souffrirait pas parce qu'il expédie ordinairement ses produits au cours de l'année ou ils sont mis en boîte, mais ces conserves sont distribuées dans tous les coins du pays et le détailleur les garde parfois plusieurs années sur les rayons de son magasin. Cette disposition se comprendrait si la marchandise se gâtait en vieillissant, mais les conserves de viande et de légumes sont aussi bonnes au bout de plusieurs années qu'au moment de la fabrication. Cette exigence causera de graves inconvénients aux marchands par tout le pays.

Je conviens avec M. Marshall, le représentant des fabricants de conserves du Canada, que ceux-ci approuvent le projet de loi que le ministre a déposé. C'est un pas dans la bonne voie et les fabricants, j'en ai la conviction, n'épargneront rien pour faciliter l'application de la loi. Cependant, à titre de fabricant de conserves, j'espère que le ministre se demandera s'il est opportun d'exiger que la date de la fabrication soit indiquée sur la boîte.

M. FISHER : Je puis dire à l'honorable député que je n'ai pas entrepris de trancher cette question. Cependant, ses paroles sembleraient indiquer que cette formalité ne présente pas d'inconvénient grave. Si les conserves sont aussi bonnes après quatre ou cinq ans, le fait qu'elles sont fabriquées depuis quatre ou cinq ans n'en empêchera pas la vente. Je sais qu'il existe un préjugé parmi les acheteurs à l'égard des denrées de fabrication ancienne. Je ne saurais dire s'il est fondé mais je crois que les acheteurs sont d'avis que la boîte de conserves devrait porter la date de la fabrication. Il faudra concilier ce sentiment avec l'intérêt des détailleurs et des fabricants. J'ai émis l'idée que le public demandait, entre autres choses, l'indication de la date et je consens à m'en raporter au sentiment général de la Chambre quant à cette question.

M. MONK : Depuis les révélations qui ont été faites à Chicago, les conserves de viande ne m'inspirent guère de confiance, même lorsqu'elles portent le timbre d'inspection des fonctionnaires de l'Etat. Je demanderai au ministre s'il a calculé ce que coûterait l'application de cette loi. Je voudrais aussi savoir s'il a été mis en demeure d'adopter une loi semblable par des plaintes formulées à l'étranger ou dans le pays même relativement aux conserves de fruits ou de viande préparées au Canada. Il a, dit-il, déjà fourni ce renseignement, mais il me semble que le comité n'est pas suffisamment éclairé. Des corps publics, des corporations ou des groupes de commerçants importants lui ont-ils demandé de faire décréter une loi semblable qui, à mon avis, sera une source de fortes dépenses?

Le ministre nous a parlé de ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Je ne suis pas sûr qu'il ait raison. Après les représentations faites par l'Allemagne, le congrès a probablement décrété une loi réglementant le commerce des conserves de viande entre les Etats-Unis et les pays étrangers et entre les différents états. Je crois que sa juridiction s'arrêtait là. Il me semble qu'il ne peut pas réglementer le commerce qui a lieu dans les limites d'un état.

M. FISHER : L'ancienne loi ne le faisait pas, mais la loi actuelle le réglemente.

M. MONK : Je ne saisis pas l'analogie. Si nous avons juridiction, je ne comprends pas que nos pouvoirs se bornent à la réglementation du commerce interprovincial, de même que les pouvoirs du Congrès américain ne s'étendent qu'aux relations commerciales entres les états. Quant à décréter une loi, elle devrait s'appliquer à tout le commerce des conserves, soit entre les provinces, soit avec l'étranger soit dans les limites d'une seule province. Je suis d'avis qu'on achètera les conserves de provenance canadienne en tenant compte de leur qualité, sans s'occuper du timbre qu'y aura apposé un inspecteur de l'Etat. En France, on ne s'en rapportera pas à l'inspection faite dans le pays d'où provient la marchandise, lorsqu'il s'agira d'accepter les conserves canadiennes ou américaines. On s'en tiendra au résultat de l'inspection faite sur les lieux. Je ne crois pas que les demandes de renseignements de la part des municipalités ou des compagnies commerciales d'Angleterre eussent pour but de suppléer à l'inspection des produits à leur arrivée là-bas. Avant de nous prononcer sur la nécessité d'une loi semblable, nous avons le droit de connaître les représentations qui ont été faites au ministre.

Il faudra une nuée d'inspecteurs pour bien faire observer la loi; les dépenses seront élevées, et avant de les imposer à l'Etat, il faut savoir si ces prescriptions législatives sont absolument nécessaires. La déclaration des fabricants de conserves qui consentent à se soumettre à l'inspection est en elle-même une preuve que celle-ci est inutile. A mes yeux, les raisons que le ministre a invoquées aujourd'hui ne nous justifient pas d'entraîner le pays dans les dépenses que causerait l'adoption d'une telle loi.

M. FISHER : Nous avons calculé ce que coûtera approximativement l'application de cette loi et nous nous proposons de demander l'ouverture d'un crédit de $60,000 pour une année, sans prétendre, cela va sans dire, avoir évité les erreurs auxquelles le manque d'expérience nous exposait. Je crois que cette somme suffira, mais, bien entendu, il faudra l'augmenter si notre commerce prend un essor considérable. Parlant de mémoire, les exportations d'articles auxquels cette loi s'appliquera représentent une valeur d'un peu plus de $20,000,000, par année, et le commerce intérieur est aussi très important.

Je dirai en toute franchise à l'honorable député (M. Monk) que nulle chambre de commerce du Canada n'a sollicité l'adoption d'une telle loi. Ces institutions n'ont pas surveillé le cours des événements d'aussi près que nous avons pu le faire et leur attention n'a probablement pas été éveillée par les rapports qui sont naturellement adressés au département intéressé.

Je puis citer l'exemple d'un saleur de porcs qui m'apprenait dernièrement qu'il aurait pu établir un grand commerce de bacon et de viande de porc avec l'Allemagne et la Suisse, si la loi canadienne avait exigé l'inspection et la marque de ces viandes. En l'absence de pareilles dispositions, il n'a pas pu le faire. Voilà l'un des faits qui m'ont convaincu de la nécessité d'une loi semblable.

Je suis en état de dire que la France a accepté le marquage des denrées prescrit par les Etats-Unis. La loi que le congrès a adoptée l'été dernier ne contient aucune mention d'un examen au microscope, mais l'ancienne loi, qui n'a pas été abrogée, exigeait cet examen. En apprenant cela, la France a accepté le marquage fait aux Etats-Unis. S'il n'eut pas été satisfait, les autorités françaises auraient refusé de le reconnaître, tandis qu'elles l'ont accepté depuis douze à quatorze ans.

Je déclare catégoriquement qu'après ce qui s'est passé à Chicago, si le Canada n'établit pas un système d'inspection et de marquage des viandes destinées à l'exportation, nos ventes de ces produits diminueront et les Etats-Unis profiteront de nos pertes. Nous serons peut-être obligés de faire plus tard pour les fruits, les légumes et le poisson ce que nous faisons aujourd'hui pour le commerce des viandes. Dans ce cas, je n'hésiterai pas à demander au Parlement d'adopter les mesures nécessaires, car je crois que ce commerce est trop important pour que la négligence du ministère et du Parlement le mette en danger.

M. SPROULE : Dois-je comprendre qu'un établissement qui vendra à l'étranger ou aux autres provinces ne pourra pas vendre aux consommateurs de la province où il sera situé ? Si l'on applique cette règle aux fabriques de conserves de fruits, on restreindra beaucoup le champ de leurs opérations, car il n'y a qu'un petit nombre de ces établissements qui ne s'occupent pas en même temps du marché national et de l'exportation.

M. FISHER : Je ne voudrais pas laisser entendre un seul instant qu'il s'agit de défendre à une maison de commerce de chercher des clients au pays et à l'étranger, J'ai dit que si elle fait l'exportation ou le commerce interprovincial, tout l'établissement sera soumis à l'inspection.

M. SPROULE : Et tous les produits aussi ?

M. FISHER : Oui.

M. KEMP : Nous sommes bien aises d'apprendre du ministre qu'il n'a pas déposé ce projet de loi pour les mêmes raisons qui ont rendu nécessaire une inspection sévère des conserves de viande américaine.

En effet, il nous déclare que son inspecteur a parcouru le Canada en tous sens sans découvrir rien de semblable à l'état de

choses qu'on a constaté à Chicago, mais qu'au contraire, les fabricants de conserves du Canada conduisent leurs affaires d'une manière très satisfaisante. Nous devons donc nous réjouir d'apprendre que l'objet de cette loi est de favoriser l'exportation de nos conserves de viande, de fruits, de légumes, et peut-être, de poisson, mise en danger par les révélations qui ont été faites aux Etats-Unis et par la confusion qui pourrait exister dans l'esprit des consommateurs anglais au sujet des produits canadiens ou américains. Par conséquent, nous n'avons qu'à nous demander s'il y a lieu de donner à la loi une aussi grande portée.

Mais, j'ai surtout pris la parole dans le dessein de demander au ministre sur quoi il se base pour déclarer que les fabricants de conserves de fruits et de légumes accueillent favorablement ce projet de loi. Je suppose qu'il a reçu des représentations des fabricants de conserves de viande ainsi que des fabricants de conserves de fruits et de légumes. Si j'ai bien compris, il ne se propose pas de soumettre à l'inspection les salaisons de poisson.

M. FISHER : Je crois que l'honorable député a mal saisi ma pensée.

M. KEMP : Le ministre aura-t-il l'obligeance d'éclaircir ce point? Il consentira peut-être à nous dire en même temps quelles ont été les représentations des fabricants?

M. FISHER : Les saleurs de poissons ne m'ont pas fait de représentations. Je crois que l'honorable député (M. Kemp) n'a pas bien compris les explications que j'ai données. Le présent bill renferme des dispositions décrétant que les animaux abattus, les quartiers de viande et chaque boîte de conserves de viande porteront une marque indiquant que ces articles ont été inspectés par un fonctionnaire du gouvernement canadien. Cela signifie qu'il y aura un inspecteur dans chaque établissement de ce genre au Canada.

M. KEMP: Y compris les fabriques de conserves de poissons?

M. FISHER : Non. J'ai dit que cette disposition ne s'appliquait pas au poisson. En groupant les comestibles, j'ai mis le poisson avec les fruits et les légumes. Le présent bill soumettra les fabriques de conserves à une inspection qui couvrira les bâtiments et les produits. Cependant, nous n'avons pas l'intention de mettre sur chaque boîte de fruits, de légumes ou de poisson une marque indiquant qu'elle a été inspectée par un fonctionnaire de l'Etat. Je le répète, j'ai approuvé ce projet relativement aux fruits et aux légumes. Quant au poisson, j'ai déclaré qu'il y avait lieu de se demander s'il fallait le traiter comme les viandes ou comme les fruits et les légumes. Je crois avoir fourni des explications complètes à ce sujet.

M. KEMP.

M. MACPHERSON : Je ne saurais comprendre la raison de cette distinction entre le poisson et les viandes. Je parle au nom des fabricants de conserves de saumon de la Colombie-Anglaise. L'été dernier, après les mauvaises nouvelles reçues de Chicago, toutes les conserves furent dépréciées sur le marché de Londres. Je suis en mesure de dire qu'il ne se vendit pas une seule caisse de conserves de saumon dans cette ville dans l'espace de quelques semaines. C'était le contre-coup de l'enquête que les Américains avaient faite à Chicago. Le peuple anglais, si je puis m'exprimer ainsi, était saisi de dégoût à la vue de tout ce que pouvait renfermer une boîte de fer-blanc.

Or, il n'y a pas eu vente sur aucun marché de l'unvers de produit plus propre que les conserves de saumon de la Colombie-Anglaise. Mais, il faut le laisser savoir au public, surtout aux consommateurs anglais qui se sont mis dans la tête qu'il faut ranger les conserves de saumon dans la catégorie des conserves de viande. Je suis d'avis de rassurer les acheteurs en apposant un sceau officiel sur chaque boîte de conserves de saumons comme sur toutes les boîtes de conserves de viande. Je serais disposé à faire plus, car la fabrication des conserves de poisson est la principale industrie de la Colombie-Anglaise, l'une des plus grandes provinces de la confédération. Il ne faut rien épargner pour empêcher que cette industrie ne subisse un revers.

L'été dernier, lorsqu'on s'agitait en Angleterre, le ministère de la Marine et des Pêcheries demanda à la commission des pêcheries, qui siégeait alors dans l'Ouest, de lui adresser un rapport, afin de répandre le plus tôt possible là-bas et de convaincre la population que les conserves de saumon sont des produits propres. La commission des pêcheries fit une inspection et son rapport, transmis en Angleterre, produisit un excellent effet. La population anglaise croit—et nous le croyons aussi, semble-t-il—qu'un produit qui porte le sceau du gouvernement doit être bon. Vu le cas que je cite, j'insiste auprès du ministre de l'Agriculture sur la nécessité de mettre les fabriques de conserves de poisson sur le même pied que les fabriques de conserves de viande. Bien que le rapport de la commission des pêcheries ait eu un bon résultat et que la vente du saumon soit reprise, ce commerce n'a pas été et n'est pas encore ce qu'il était auparavant. Notre saumon —je parle du saumon " sockeye " que nous exportons—est tout mis en boîte dans le court espace de six semaines. De plus, les fabriques sont réunies en groupes. Il y a les fabriques de conserves du Fraser, de la rivière Skeena, de Naas et de Rivers-Inlet. Il y en a aussi sur l'île de Vancouver. On pourrait facilement et à peu de frais inspecter tous ces établissements pendant la courte période de temps des travaux. Afin de prouver l'importance de décréter des

lois sages ayant trait à cette industrie, je dirai que, l'an dernier, la valeur des exportations de conserves de saumon de la Colombie-Anglaise a atteint $7,500,000. On comprend aisément que la dépréciation de ce produit ébranlerait à sa base même l'une de nos plus solides industries.

M. ROBITAILLE : J'ai un mot à dire pour réfuter les objections soulevées par le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Il semble mettre en doute l'utilité réelle du projet de loi que le ministre de l'Agriculture a déposé. Le ministère a des devoirs à remplir dans cette circonstance et c'est à lui de prendre l'initiative. Il ne doit pas attendre qu'une classe quelconque de la population le sollicite avant de prendre des mesures pour protéger le public dans une question aussi importante que celle des comestibles. Il a agi sagement en déposant ce projet de loi, bien que certains détails ayant trait à son application puissent présenter des inconvénients.

L'utilité réelle de cette loi consiste d'abord dans la protection qu'elle accorde aux fabricants. Les membres de ma famille et moi, nous avons placé des fonds dans cette industrie. Les fabricants de conserves exercent une industrie légitime et ils ont beaucoup de mal à soutenir la concurrence des autres établissements. Tandis qu'ils emploient des matières premières de première qualité, d'autres utilisent les rebuts des étaux de boucher qui leur coûtent 1 ou 2 cents par livre.

Je sais qu'il y a des établissements qui utilisent ces déchets et les vendent comme aliments au prix de 6 ou 7 cents la livre. Des fabricants sans scrupule font servir les rebuts des bouchers, qui valent 2 cents la livre, et font ainsi une concurrence illégitime aux fabricants respectables qui vendent des produits purs aux prix de 7 cents la livre. Jusqu'ici la loi sur la pureté des aliments n'a pas créé de mécontentement. Il me semble que la présente loi est bonne et qu'il ne faut pas attendre que le besoin s'en fasse sentir, ni que des scandales semblables à ceux de Chicago éclatent, pour la décréter.

L'honorable député de Jacques-Cartier a soulevé une autre objection relativement à l'examen au microscope des denrées alimentaires que nous exportons en France. Je dois dire que la France est le pays du monde qui apporte le plus de soin au choix de ses aliments.

Je sais, par exemple, que l'on a éprouvé certaines difficultés à faire entrer du beurre canadien en France à cause de l'inspection sévère à laquelle cet article y est soumis, et quelques-uns de mes amis de Montréal ont été nommés par le gouvernement français pour veiller à l'empaquetage du beurre pour voir s'il est fait conformément aux prescriptions de la loi française concernant les produits alimentaires. Les produits qui sont soumis à l'examen microscopique peuvent entrer en France. Cette loi sera une protection, non seulement pour le consommateur et pour le fabricant canadien, mais pour le peuple en général si l'étampe est dans un endroit bien en vue sur la boîte, afin que l'acheteur puisse l'apercevoir facilement.

Je sais que dans la mise en conserves des légumes, certains industriels emploient des légumes gâtés. Cette fraude se pratique plus souvent cependant dans la fabrication de la gelée de pommes. Il y a cependant une loi d'inspection, et à certains jours, des inspecteurs sont tenus de faire la visite des fabriques où l'on met les pommes en conserves, dont quelques-unes, ainsi que je l'ai dit, ne sont pas propres à la consommation. Je sais qu'il arrive quelquefois que l'on avertisse par téléphone le fabricant de l'approche des inspecteurs, et qu'alors on s'empresse de faire disparaître dans une pièce reculée de la fabrique les pommes gâtées, mais aussitôt que les inspecteurs sont partis on les rapporte à l'usine et on en fait de la gelée.

Il y a encore d'autres sujets sur lesquels je veux appeler l'attention du ministre, comme, par exemple, l'usage de matières colorantes dans la préparation des haricots, tomates, etc. Si l'on analysait quelques-unes de ces matières colorantes, il est certain que l'on découvrirait qu'elles sont dangereuses pour la santé. Le ministre découvrirait aussi peut-être qu'il est nécessaire de faire certaines réformes dans l'emploi de l'acide muriatique dont on se sert pour souder les boîtes. Il arrive quelquefois qu'une partie de l'acide coule dans la boîte, et comme c'est un poison, le contenu s'en trouve empoisonné, ce qui explique les cas d'empoisonnement dont nous entendons parler de temps à autre chez ceux qui ont mangé des fruits en conserves ; je lui dirai aussi que s'il veut se renseigner sur le fonctionnement des fabriques de conserves et sur la nécessité de leur inspection, il devra lire le livre que Thomas Lawson a publié récemment et qui ressemble beaucoup au livre intitulé "Jungle or the Mysteries of Packingtown."

M. MONK : Je regrette beaucoup que mon honorable ami le député du comté de Québec ne m'ait pas appuyé dans la demande de renseignement que j'ai faite. Je prétends qu'avant que nous adoptions ce bill, on devrait nous démontrer clairement qu'il est nécessaire. J'aurais voulu savoir si ceux qui sont à la tête d'établissements de conserves ont demandé cette loi, soit dans l'intérêt de leur commerce soit pour leur propre protection. S'ils avaient exprimé le désir d'avoir une loi de ce genre, je serais prêt à l'accepter, mais autant que je sache, les fabricants de conserves ne l'ont pas sollicitée. Il n'y a pas eu non plus de demandes formelles de la part d'aucun corps commercial. Un autre point sur lequel j'ai appelé l'attention du comité, c'est que nous n'avons entendu aucune plainte

concernant la qualité des conserves canadiennes. Nous sommes ici pour voter des lois qu'on nous demande ou qui sont nécessaires pour remédier à certains maux. Personne ne se plaint en ce moment de nos conserves, et si ce que l'honorable député du comté de Québec a dit est vrai, l'inspection n'empêchera pas la fraude plus ici qu'aux Etats-Unis.

Le ministre de l'Agriculture nous a dit qu'il se proposait de dépenser $60,000 cette année pour appliquer la loi en discussion, et comme personne ne la demande, je crois que cet argent pourrait être employé d'une manière beaucoup plus utile. Il a parlé de $60,000. Il est probable que pour la première année cette somme suffise, mais d'après l'expérience que j'ai de ces choses, il est certain qu'il faudra dépenser deux fois cette somme pour obtenir une inspection efficace et, à mon avis, le ministre aurait dû avant de venir demander au Parlement de lui accorder une somme aussi considérable nous montrer que cette législation était sollicitée et qu'elle était nécessaire pour développer notre commerce. Je ne crois pas qu'il ne nous en ait donné aucune preuve.

Mon honorable ami du comté de Québec a parlé de la France. Je dois dire qu'à moins que le ministre de l'Agriculture soit prêt à nous démontrer clairement qu'en France, où l'on est si soigneux, si minutieux dans toutes ces choses, on a déclaré que l'on accepterait l'inspection que nous ferions de nos produits alimentaires en conserves, et que l'on se dispenserait complètement d'en faire une en France, je ne puis accepter ce que dit mon honorable ami.

Tout le monde sait qu'en France l'inspection des comestibles, des produits alimentaires est faite avec le plus grand soin, avec la plus grande minutie, et je ne crois pas qu'on laisse entrer en France sans les soumettre à une inspection et à une analyse soignées aucun article ou comestible en conserves. Conséquemment, je crois que toutes les inspections que nous pourrions faire ici n'empêcheraient pas les pays étrangers d'en faire une autre. Cette mesure aura-t-elle l'effet de faire préférer nos conserves alimentaires à celles des Etats-Unis ? Si elle avait cet effet, je dirais tant mieux ; mais le ministre ne nous en a donné aucune preuve. Je ne veux pas faire d'opposition factieuse à cette motion. Si la loi est bonne, je veux bien la voter, mais j'ai plus d'expérience que mon honorable ami le député de Québec et j'entends déjà résonner les pas de l'armée d'inspecteurs que le Gouvernement va nommer, et ce sera une armée nombreuse, pour assurer l'application de la loi.

M. MARSHALL : Je diffère d'avis avec l'honorable député qui vient de parler (M. Monk) et je crois que cette inspection peut se faire pour la somme de $30,000. J'ai surtout en vue l'inspection des fruits et des légumes. Cette opération peut se faire dans environ huit semaines, et il n'est pas nécessaire d'avoir des inspecteurs à parcourir le pays lorsque les fabriques de conserves ne fonctionnent pas. Si je comprends bien les plans du ministre, il se propose de faire faire cette inspection pendant que les fruits et légumes sont mis en boîtes. Cela peut durer environ huit semaines, et lorsqu'il nous parle de $60,000, je crois qu'il mentionne une somme amplement suffisante. Je crois même que $30,000 suffiraient. Les fabriques de conserves de légumes et de fruits sont situées très près les unes des autres et un inspecteur peut en visiter plusieurs.

Je dois dire que la loi dont on nous demande l'adoption sera utile, pourvu qu'elle ne soit pas trop sévère ni de nature à gêner l'industrie. C'est la raison pour laquelle je désire voit le bill avant de me prononcer. La proposition concernant la date sur les étiquettes peut entraîner des conséquences très sérieuses. Aujourd'hui, nous nous servons d'étiquettes qui ont été imprimées il y a déjà deux ans passés. Ces étiquettes ne porteraient pas de date. Si elles n'en portent pas, il vous faudra en mettre une sur une étiquette spéciale qui ajouterait au coût de la marchandise, et pour les raisons mentionnées par mon honorable ami d'Haldimand (M. Lalor), ce serait le marchand détailleur qui souffrirait, car l'acheteur exigerait des articles récemment mis en boîtes. Mais je crois, cependant, que la loi est bonne et qu'elle n'entraînera pas trop de dépenses. En ma qualité de fabricant de conserves je comprends qu'elle nous causera quelques inconvénients, mais je veux l'essayer et améliorer la qualité des produits. La mise en conserve des produits alimentaires est une industrie considérable, et la loi que l'on propose aidera plusieurs fabriques à sortir de la voie glissante dans laquelle ils sont engagés et qui est certainement de nature à nuire à leur commerce.

M. STOCKTON : Il nous est bien difficile de juger du projet de loi qu'on nous propose avant de voir le bill, mais si je comprends bien l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) cette législation est plutôt faite en vue du commerce étranger et dans l'intérêt des habitants des autres provinces en dehors de celles où sont situées les fabriques de conserves. Si je le comprends bien il a deux buts en vue : le premier est le développement de notre commerce d'exportation de produits alimentaires en conserves, et le deuxième, qui est tout aussi important, est la protection de la santé publique ; mais si j'ai bien compris le ministre, ce dernier sujet est ignoré complètement, surtout dans la province où la fabrique est située.

M. FISHER : En réponse à mon honorable ami (M. Stockton), je dois dire que la raison

pour laquelle on propose de n'appliquer le bill qu'au commerce d'exportation et interprovincial est que l'on prévoit des difficultés constitutionnelles si nous entrions sur le terrain purement municipal dans les limites d'une province. J'ai déjà aussi fait remarquer au sujet de ces difficultés constitionnelles qu'il n'y aurait pas une aussi grande nécessité d'appliquer le bill dans les limites d'une province, parce que, règle générale, les municipalités réglementent elles-mêmes la vente des viandes dans les étaux ordinaires de bouchers. Les municipalités sont munies de tous les pouvoirs nécessaires pour réglementer ces questions, mais elles ne peuvent pas aller aussi loin que va ce bill, et je crois qu'il y a plus de théorie que de réalité dans la prétention que nous accordons aux étrangers une protection que nous n'accordons pas à la population du pays.

La fabrication des conserves dans le pays se fait en très grande partie dans des établissements assez considérables. Presque tous ces établissements font le commerce interprovincial et étranger, et dans ces cas-là, en vertu de cette loi, ils seront dans leur entier soumis à l'inspection et aucune partie n'en pourra être séparée ni soustraite à l'opération de cette loi pour la fabrication de conserves alimentaires à l'usage de la localité ou de la province dans laquelle l'établissement sera situé.

Je veux dire maintenant un mot en réponse à mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Cela me paraît très difficile de le convaincre de la nécessité de cette loi. L'honorable député d'Elgin (M. Marshall) lui a donné une réponse à peu près complète, mais je peux ajouter, en ce qui concerne la fabrication des conserves de fruits et de légumes, que bien que je n'aie pas reçu de représentation officielle de la part d'aucun corps organisé de fabricant de conserves, de légumes et de fruits, je ne me suis guère trompé sur leur pensée. D'après les renseignements que j'ai obtenus des fonctionnaires de mon département et de différents intéressés dans cette industrie, tout ce que j'ai dit a été pleinement confirmé par une personne qui a des intérêts aussi considérables que l'honorable député d'Elgin dans cette industrie, qui la connaît aussi bien que lui et dont l'opinion sera peut-être acceptée de meilleur gré par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) que la mienne. Je le renverrai aussi à mon honorable ami de Vancouver (M. Macpherson) qui a droit de parler avec autorité, comme le représentant d'une circonscription où la mise en conserves du poisson se fait sur une grande échelle, et où, d'après ses remarques, les fabricants de conserves de poisson de ce district et les autres intéressés dans le même commerce seraient heureux de voir le Parlement adopter un bill de ce genre. Je crois donc avoir bien jugé les sentiments de ceux qui sont engagés dans cette industrie de même que ceux de la population sans qu'il m'ait été nécessaire de recevoir des observations officielles dans le genre de celles que l'honorable député de Jacques-Cartier aurait voulu que je provoque avant de proposer cette loi. J'avoue que je partage un peu les vues de mon honorable ami du comté de Québec (M. Robitaille) qui dit qu'un gouvernement manquerait à son devoir s'il n'agissait pas immédiatement et ne prenait pas les précautions nécessaires pour protéger notre commerce contre les dangers futurs.

Hier encore, nos honorables collègues qui siègent de ce côté (la gauche) ont blâmé très sévèrement le Gouvernement de n'avoir pas pris les précautions voulues pour que la population de l'Ouest fût approvisionnée de charbon dans les circonstances exceptionnelles actuelles. Mon honorable ami le député de Qu'Appelle (M. Lake) s'est servie de paroles très énergiques quand il a parlé de la négligence du Gouvernement, parce qu'il n'a pas prévu des besoins purement accidentels et passagers. Mais voici un état de choses qui n'est pas accidentel; qui est certain, aussi certain que le soleil va se lever demain. Si nous n'agissons pas de quelque manière, les conséquences seront sérieuses, ainsi que je l'ai expliqué déjà, mais je veux appuyer mes dires en citant quelques extraits de lettres venant de nos agents en Angleterre. M. Harrison Watson, de l'Institut impérial de Londres, a reçu la visite d'un fonctionnaire de la ville de Londres qui voulait savoir ce que le Canada se proposait de faire au sujet de l'inspection des viandes, parce que son attention avait été appelé sur ce sujet à la suite des révélations de Chicago, et il voulait savoir quelles précautions nous prenions au Canada, vu qu'il était question à Londres de faire des règlements très sévères pour l'inspection de tous les produits alimentaires apportés de l'étranger sur les marchés de cette ville.

La question la plus pressante paraît être celle de l'inspection de la viande et ce que désirent connaître surtout les fonctionnaires de la ville de Londres, c'est la nature de l'inspection et de la surveillance — le gouvernement canadien fait sur les porcs, sur le bacon, sur les jambons, etc.

M. H. Watson a été obligé de dire que nous n'en avions aucune. Il continue :

J'ai mentionné dans une autre lettre qu'on avait trouvé récemment dans du bacon canadien des signes bien visibles de tuberculose, que ce bacon avait été saisi et que cela avait attiré l'attention des autorités sur le sujet.

Voilà une affaire malheureuse. Nous n'avons pas encore de rapports à ce sujet, mais par suite de l'absence d'inspection, il est possible qu'un côté de bacon atteint de tuberculose ait été expédié à Londres, et tout le monde comprendra, même l'honorable député de Jacques-Cartier, quel dommage cela peut causer à notre commerce, surtout s'il est virtuellement impossible qu'aucun accident de ce genre arrive au

bacon ou au jambon des Etats-Unis. J'ai ici une autre lettre venant d'une grande maison de Glasgow qui importe en grande quantités les produits alimentaires canadiens. Cette maison écrit comme suit à un de mes fonctionnaires au sujet de l'inspection des viandes à Glasgow.

Si les choses continuent de cette manière, la vente des viandes canadiennes à Glasgow devra cesser et conséquemment les importations du Canada, à moins que le Gouvernement ne soit prêt à faire une inspection sévère de nos viandes avant et après la boucherie.

Voilà ce qu'on pense en Angleterre. Ces maisons font un grand commerce de produits alimentaires canadiens, mais elles craignent d'être obligées de cesser d'acheter de nous, à moins que nous ne fassions quelque chose.

Nous sentons que le danger que court le commerce canadien est si grand que nous allions en souffrir nous-même très sérieusement tout comme le Canada et il y va de l'avenir de notre commerce.

Voici une autre lettre de même genre. Elle est de M. Harrison Watson.

D'après la conversation que nous avons eue—

Il s'agit d'une conversation avec un fonctionnaire du conseil de comté de la ville de Londres.

Je crois comprendre que les fonctionnaires pensent qu'il existe déjà au Canada un système officiel d'inspection plus systématique et plus complet concernant les fabriques de conserves que celui qui existe déjà, et il serait certainement à l'avantage du commerce canadien que cette inspection fût faite d'une façon absolument satisfaisante. Le fonctionnaire m'a fait comprendre que l'analyse qui a été faite des produits canadiens . . .

Vous voyez que l'on fait l'analyse des produits canadiens et de ceux d'autres pays.

. . . avait donné des résultats assez favorables. Mais il a parlé d'un cas où l'on a fait saisie du bacon canadien dans lequel on a trouvé des traces de tuberculose, et c'est probablement la raison pour laquelle il a demandé quel genre d'inspection nous faisions de nos porcs. Comme preuve des démarches que font les autorités canadiennes au sujet de cette question, je lui ai montré un exemplaire du rapport du département du Revenu de l'intérieur, (bulletin n° 125) sur les viandes mises en pots et sur les saucissons de Boulogne. Cela a paru faire une bonne impression sur ce fonctionnaire, mais il m'a fait remarquer qu'il n'y avait dans ce rapport aucune preuve que l'on avait fait l'examen des viandes dans le but de constater la présence ou l'absence de bactéries. Il n'y a aucun doute que l'Australie et d'autres pays vont faire de grands efforts pour obtenir une part plus considérable du commerce de viandes et de provisions en Angleterre, et si le Canada veut conserver son terrain, ses fabricants de conserves feront bien de démontrer que non seulement leurs méthodes de fabrication sont modernes, mais aussi qu'elles sont exemptes de tout blâme et des fautes qui ont provoqué une censure sévère des établissements américains.

M. FISHER.

Il y a une autre lettre dans laquelle il est dit que ce fonctionnaire se proposait de communiquer avec le haut commissaire du Canada, et par son entremise d'appeler l'attention du gouvernement canadien sur la nécessité d'établir une inspection de nos substances alimentaires, afin d'empêcher la ruine de l'exportation de ces produits en Angleterre. Mon honorable ami de Jacques-Cartier devra convenir avec moi que le plus petit danger d'arrêt dans le commerce de ces articles avec l'Angleterre nous justifierait de faire une dépense beaucoup plus considérable que celle que j'ai indiquée, et même une dépense double si les pronostics de mon honorable ami devaient se réaliser. J'ai dit ce que nous croyons qu'il faudrait tout probablement dépenser. Si la proposition de mon honorable ami de Vancouver (M. Macpherson) était adoptée, et si nous entreprenions de faire au sujet du poisson la même inspection que nous nous proposons de faire des viandes en vertu de ce bill, la dépense serait beaucoup plus élevée, et elle le serait encore davantage si nous faisions une inspection de même genre des fruits et des légumes. Les $60,000 dont j'ai parlé ne sont que pour l'inspection des viandes que j'ai mentionnées et pour une inspection moins rigide du poisson et des légumes. Si la Chambre est d'avis que nous devrions faire de ces articles une inspection semblable à celle que nous nous proposons de faire des viandes, il faudrait que je divise le crédit, et je déclare franchement que je suis d'avis que cette inspection devrait être faite si la Chambre le désire, mais dans ce cas, je serai obligé de demander plus d'argent, et je crois sincèrement que la question est de telle importance que cette dépense serait justifiable dans l'intérêt du commerce.

M. STOCKTON : L'explication que l'honorable ministre a faite du bill ne me satisfait pas. Si je l'ai bien compris, le Gouvernement se propose d'apposer son estampille sur le bacon qui pourrait subir l'analyse faite à Londres, à Liverpool ou à Glasgow, mais s'il ne peut pas la subir il devra être consommé en Canada. Je ne crois pas que la population du Canada soit plus à l'épreuve de la tuberculose que celle d'Angleterre et l'honorable ministre de l'Agriculture me semble ne considérer cette question qu'au point de vue de l'argent. Je crois que la santé publique dans ce pays est tout aussi d'importance que les questions de gros sous. Je ne puis pas comprendre non plus comment mon honorable ami (M. Fisher) puisse voir une question constitutionnelle dans cette affaire, et je crois qu'il ferait mieux de soumettre le point au département de la Justice, afin de voir si un conflit constitutionnel ne peut pas être évité et s'il n'est pas possible de faire l'inspection des viandes non seulement en vue de protéger le commerce d'exportation du Canada dans

les pays étrangers, mais aussi pour protéger la santé publique dans notre pays.

M. FISHER : Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Stockton) ait bien saisi l'explication que j'ai faite il y a quelques instants en répondant au chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Si cette viande est déclarée par un inspecteur impropre à l'exportation, elle devra être détruite et on ne permettra pas qu'elle soit vendue pour aucune autre fin. Quant aux remarques générales de mon honorable ami, je les accepte comme une approbation des principes généraux de ce bill et même comme une demande que nous allions plus loin que nous nous proposons d'aller, mais cela, sans doute, augmenterait la dépense et serait la cause de difficultés plus grandes. J'ai déjà expliqué que les étaux de bouchers et les petits débits de viandes dans les villes qui sont déjà soumis à l'inspection et à la surveillance municipales devront alors tomber sous le coup de cette loi et que cela ne serait guère nécessaire vu que l'inspection municipale actuelle semble être assez efficace.

M. TAYLOR: L'honorable ministre a demandé l'opinion de ce côté-ci de la Chambre au sujet du bill qu'il désire présenter. Je veux d'abord le féliciter d'être arrivé à penser comme moi, et je vais le lui prouver d'une manière concluante avant que je reprenne mon siège. L'honorable député d'Elgin croit que cette inspection peut être faite pour $30,000. Ce serait peut-être possible si elle était faite par un gouvernement conservateur, mais lorsque le ministre de l'Agriculture nous dit qu'il existe quinze ou vingt établissements de salaison aujourd'hui, et qu'il lui faudra un ou deux inspecteurs par établissement, ces $30,000 seront bientôt dépensés là seulement, de sorte que nous ne serons pas rendus bien loin avant de nous apercevoir que la mise à exécution de cette loi coûtera de $100,000 à $200,000. La proposition que je veux faire au ministre est d'amender plutôt le code criminel afin de remédier au mal. Nous avons dans les statuts une loi concernant la falsification des substances alimentaires. En vertu de cette loi le Gouvernement a des inspecteurs dans toutes les parties du pays qui recueillent des échantillons de substances alimentaires fabriquées dans le Canada. Cette inspection montre qu'environ les trois quarts de ces substances sont falsifiées, mais ont ne pousse pas les choses plus loin, et on laisse les manufactures continuer la fabrication de ces substances falsifiées qui sont probablement plus malfaisantes pour la santé que les conserves de viandes. Pourquoi le Gouvernement ne met-il pas la loi à exécution? Qu'il fasse un amendement au code criminel d'après lequel toute substance alimentaire fabriquée dans le Canada, que ce soit des épices, du café ou des conserves en boîtes, devra porter le nom du fabricant, et que si l'on découvre que ces substances sont délétères et dommageables à la santé publique, le fabricant sera puni d'un emprisonnement de quelques années. Si nous avions une loi de ce genre la réputation du Canada y gagnerait non seulement à l'étranger, mais encore à l'intérieur.

L'honorable ministre a parlé de faire l'inspection de tous les côtés de bacon qui seront préparés. Ne sait-il pas qu'un grand nombre de commerçants de bacon ne tuent pas les porcs eux-mêmes, mais les achètent morts des cultivateurs du pays. Dans ces circonstances comment un inspecteur pourrait-il certifier que la viande est saine et exempte de tuberculose? Même s'il était présent à l'abattoir des porcs, il ne serait probablement pas capable de se prononcer. Mais si vous apportez au code criminel un amendement disant que les fabricants de bacon et de jambon seront emprisonnés pendant un certain nombre d'années et que leurs établissements seront fermés, si l'on découvre que les viandes qu'ils vendent sont malsaines, nous ne serons pas alors obligés de dépenser $50,000 à $60 000 ou toute autre somme pour être certain d'avoir des viandes saines. D'après moi, ce que l'honorable ministre désire, c'est de pouvoir nommer une armée d'inspecteurs, d'en avoir deux à chaque établissement de salaisons, et d'autres pour faire la visite des fabriques de conserves et des étaux de bouchers, et nous ne savons pas où l'on s'arrêtera; mais si le ministre proposait de faire un amendement au code criminel, nous pourrions utiliser les services des inspecteurs actuels sans aucuns frais supplémentaires. Partout on se conformerait immédiatement à la loi et aucun fabricant ne laisserait sortir de son établissement des viandes impures ou malsaines. Pourquoi le Gouvernement ne met-il pas en vigueur la loi actuelle du Revenu de l'intérieur? Les inspecteurs de ce département découvrent tous les jours des substances alimentaires falsifiées, tels que les épices, le poivre, le gingembre, la moutarde et le soda, articles que tout le monde achète. Les gruaux et farines mêmes que l'on trouve sur la table de presque chaque famille au déjeûner et qui sont vendus dans toutes épiceries du Canada sont falsifiées, et cependant on ne reporte jamais ces articles au fabricant, mais les inspecteurs ferment les yeux et les laissent vendre.

Je veux maintenant donner la preuve que l'honorable ministre en est arrivé à penser comme moi. En 1886, j'ai proposé une résolution disant qu'il est à propos de proposer un bill pour réglementer la fabrication et la vente de l'oléomargarine, de la butyrine et autres succédanés du beurre. J'ai dit alors que je m'étais assuré les services d'un Canadien demeurant à Chicago qui avait visité les fabriques de beurre de cette ville et constaté comment l'oléomargarine était fabriquée :

Un citoyen de Chicago a fait voir dernièrement à un reporter de la "Tribune" avec quoi le beurre de Chicago est fait. Le produit ve-

nait d'une boîte marquée " Wanwatosen Dairy " qui pesait 9 livres et coûtait $1.50, ou 16c. et trois quarts la livre. Il y avait un peu de beurre pur dedans, mais les 9:10 se composaient de graisse, de croquant, de morceaux d'intestins de cochons, de petits morceaux de couenne et de morceaux de lard. Cet homme, S. H. Long, demeurant au n° 251 South Water Street, a déclaré que ceux qui fabriquaient ces produits frauduleux ne regardaient pas aux ingrédients qu'ils mettaient dans sa composition. Si un porc mourrait de choléra, tant mieux. Il pouvait acheter la dépouille à bon marché et cela produisait tout autant de beurre que la dépouille d'un animal en bonne santé.

Un Canadien de mes amis qui a visité les fabriques de beurre de Chicago a confirmé ces dires. Il a affirmé qu'il avait vu des porcs qui étaient morts pendant le voyage, transportés dans ces fabriques et jetés tout entier dans la cuve, pieds, soies, intestins, etc.

M. DERBYSHIRE : La queue aussi ?

M. TAYLOR : Oui, la queue ; et on jetait dans la même cuve toutes les grattures de l'entrepôt, on faisait ensuite bouillir fortement et toute la graisse qu'on en tirait était convertie en beurre. C'était dans le but d'empêcher l'importation de ce produit au Canada que j'avais déposé cette résolution. Mon honorable ami, le ministre actuel de l'Agriculture, siégeait de ce côté de la Chambre (la gauche) à cette époque et moi je siégeais de l'autre. Un de ses collègues parla comme suit sur la question :

L'automne dernier je suis allé à Chicago acheter des provisions pour mon chantier. J'avais toujours acheté du beurre, mais, cette fois, le marchand m'a demandé pourquoi je n'achetais pas cet article, l'oléomargarine ou butyrine. J'ai répondu que je ne croyais pas que ce fût un article propre à la consommation et il a répliqué: Vous faites complètement erreur; faites-en l'essai. J'ai fait l'essai d'un échantillon, j'y ai goûté et l'ai examiné, et je suis arrivé à la conclusion qu'il était égal au bon beurre, et j'en ai acheté une grande quantité pour un de mes chantiers du Michigan. Pour dire la vérité, j'avais toujours acheté du beurre jusque-là, mais les hommes se plagnaient de ce que le beurre devenait rare, et depuis lors, on ne s'est jamais plaint de cette oléomargarine. Ils en ont fait usage, et naturellement ils ne savaient pas que c'était de l'oléomargarine.... (Exclamations.)

M. JACKSON : Puisqu'ils ne savaient pas ce que c'était, et qu'ils croyaient que c'était du bon beurre, et si cet article n'était pas nuisible à la santé, je ne vois pas pourquoi ils n'en auraient pas fait usage. Je crois que le Gouvernement, au lieu d'imposer sur cet article un droit d'acise, devrait le réduire afin qu'on pût le fabriquer dans le pays. Le public en général ne peut le distinguer du beurre et les classes pauvres en font usage, parce qu'il est meilleur que certaines qualités de beurre.

M. LENNOX : Qui a dit cela ?

M. TAYLOR : M. Jackson, qui était alors membre de la Chambre. Le ministre actuel de l'Agriculture s'est exprimé comme suit :

Mais, désireux comme je suis de voir protéger les intérêts agricoles et surtout ceux de la laiterie—je dis ceci en ma qualité de représentant de l'un des plus grands comtés laitiers du pays, du comté qui d'après le dernier recensement est venu en 2e rang pour la fabrication du beurre en Canada—cependant, je ne veux pas que les intérêts de la laiterie soient protégés au détriment d'aucun autre dans le pays.

Si des gens jugent à propos de mettre sur le marché un produit qui n'est pas malfaisant en soi et qu'on le donne pour ce qu'il est, s'il ne fait pas de concurrence aux producteurs de beurre, ce ne pourra être pour ces derniers qu'un stimulant pour les engager à faire un article de qualité supérieure auquel ce produit mixte ne pourra faire de concurrence. Mais je ne pense pas que le Parlement agirait avec justice et sagesse en empêchant absolument tous les habitants de ce pays de prendre un article inoffensif en soi et qui serait donné pour ce qu'il est véritablement.

Et plus loin il disait :

Mais si ces produits portent une marque qui empêchent toute méprise de la part de l'acheteur, et si l'oléomargarine ou le butyrine...

Un mélange, comme je l'ai dit, de cochons morts, de soies et de gratures de planchers.

....s'ils sont fabriqués avec des produits qui ne sont pas dommageables à la santé du consommateur, je ne vois pas pourquoi la production de ces articles devrait être interdite dans le pays.

L'honorable ministre ne se souciait pas alors que la population fut alimentée d'oléomargarine. De nos jours même, il s'occupe fort peu de de ce que l'on fasse manger aux Canadiens. Il dit : Nous devons exporter des produits sains. Mais s'il consent à modifier le code criminel de façon à tenir criminellement responsable et passible d'emprisonnement quiconque livre sur le marché un comestible malsain, nous aurons des produits plus salubres à exporter et des produits plus sains à vendre au Canada, ce qui est impossible en vertu de ce bill, même avec son armée de fonctionnaires.

M. FISHER : Je regrette que l'honorable député (M. Taylor) ait jugé à propos de faire intervenir dans la discussion un argument de ce genre. Je connais ses sentiments à mon égard et ses sentiments vis-à-vis du Gouvernement, et je sais qu'il ne peut jamais se départir du venin politique qui le fait agir généralement et qui l'a toujours caractérisé depuis qu'il occupe un siège dans cette enceinte. Je m'imagine parfois que sa voix tremblante vient du cœur, quand il porte la parole à la Chambre, mais je m'aperçois vite à ses paroles qu'il est imprégné dans l'âme du venin politique, ce que je ne puis m'empêcher de trouver plus risible qu'efficace. L'honorable député a proposé un amendement au code criminel, mais il n'a pas dû étudier la question, car tel amendement n'aurait aucun rapport au

cas prévu dans le bill. Il sait pertinemment qu'il existe dans nos lois d'autres mesures d'un caractère analogue, et n'était son désir de proposer le contraire de ce que propose le Gouvernement—quelle que soit la proposition et quelle que sage que soit la mesure, il a toujours un substitut à proposer—il ne ferait pas une démarche aussi ridicule. J'admets avec plaisir toutefois que l'opposition, à l'unique exception de l'honorable député de Leeds, de qui je n'ai jamais attendu autre chose, a bien accueilli mon projet de loi et ne l'a pas combattu avec ce genre de tactique politique dont l'honorable député semble ne pas être capable de se départir devant la Chambre.

M. LANCASTER : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que l'honorable député de Leeds n'est pas seul à ne pas partager son opinion sur ce sujet et à penser qu'il devrait traiter la question un peu plus sérieusement. Parler du venin politique d'un honorable député n'est pas une réponse aux sages objections qui ont été faites au bill ou à la critique des moyens que l'honorable ministre a employés pour le présenter. Je proteste contre la manière avec laquelle le ministre de l'Agriculture a traité les très sages objections que l'honorable député de Leeds a faites. L'honorable ministre semble croire qu'une question soumise à la Chambre n'est jamais trop sérieuse pour l'empêcher, dans le but de refroidir sa position, d'accuser un membre de l'opposition d'être imprégné de venin politique parce qu'il exerce son droit de critique. L'honorable ministre a été traité généreusement par l'opposition, qui ne lui a pas ménagé son appui quand il a eu raison. Ce n'est pas une justification pour lui d'accuser un collègue d'être rempli de venin politique parce qu'il tâche de montrer à la Chambre la faiblesse de la thèse qu'il soutient. L'honorable ministre devrait faire des excuses aux honorables députés de la gauche qui lui ont aidé aujourd'hui à rendre son bill acceptable. Je ne sais pas s'il considérerait leurs remarques comme oléomargarine ou comme venin politique ou comme un bon beurre, mais je sais qu'il devrait traiter les honorables députés de la gauche avec la courtoisie à laquelle ils ont droit. L'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) a soulevé un point très important sur l'effet présumé de cette mesure, mais le ministre de l'Agriculture a fait un détour et n'a pas osé répondre.

Si un honorable député de l'opposition n'accepte pas d'emblée toutes les propositions du ministre, il s'expose à subir ses attaques. Eh bien ! au risque d'être trouvé en faute par lui, je dis que l'objection soulevée par l'honorable député de Saint-Jean est excessivement sérieuse. Je désire comme quiconque à la Chambre, que les exportations canadiennes portent l'empreinte de la qualité et qu'elles soient saines et parfaites, mais je désire en même temps que les mesures que nous votons soient une garantie à nos concitoyens canadiens que les substances comestibles sont de la meilleure qualité. Comme résultat de cette loi, le fabricant qui manufacture des produits qu'il craindrait de ne pouvoir soumettre à l'inspection, pour l'exportation, les jettera très probablement sur le marché canadien, tandis que les produits de choix seront envoyés aux consommateurs en pays étrangers. Des deux propositions, auxquelles je ne suis pas lié, je préfère celle de l'honorable député de Leeds, qui décrète d'accusation criminelle quiconque livre sur le marché des comestibles impropres à la consommation, à celle de l'honorable ministre qui protège le consommateur étranger et qui n'accorde aucune protection quelconque au consommateur indigène. Si nous devons commencer à accorder quelque protection, je considère qu'il vaut mieux penser à nous-mêmes et à protéger les consommateurs canadiens d'abord, ou tout au moins à protéger leur santé et leurs droits.

M. GANONG : L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a manqué cette après-midi une fort belle occasion de se montrer sincère envers lui-même, envers la Chambre et envers le pays. Lorsque l'honorable député de Leeds (M. Taylor) lui a rappelé quelques-unes de ses anciennes expressions d'opinions, il aurait dû admettre tout simplement qu'elles étaient conformes à ses anciennes doctrines, à ses anciennes promesses. Il aurait dû dire : J'étais jadis libre-échangiste; regardez-moi aujourd'hui avec le nouveau tarif. J'étais naguère prohibitionniste; voyez-moi maintenant, et ainsi de suite.

Je ferai quelques brèves observations sur les remarques de l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) au sujet de l'industrie des conserves de poisson. Il n'a pas donné à entendre que cette mesure était nécessaire à cause de la mise en conserve du saumon de mauvaise qualité dans la Colombie-Anglaise. D'après moi on ne s'est jamais plaint de cela. Son idée est plutôt, si je l'ai bien compris, que l'inspection du Gouvernement serait pour les marchés étrangers une plus sûre garantie de la bonne qualité du poisson. Les pêcheries du littoral du Pacifique et celles des côtes de l'Atlantique ne peuvent pas être soumises aux mêmes procédés d'inspection. Les grandes industries de conserves dans la Colombie-Anglaise, principalement des conserves de saumon, sont pour la plupart entre les mains de douze à quinze maisons; je ne sais pas trop si elles ne sont pas toutes fusionnées. Je sais qu'on a essayé de former un syndicat. Ces établissements sont considérables et il y a place dans chacun d'eux pour un inspecteur. Les conditions sont différentes sur les côtes de l'Atlantique. Il y a dans mon propre comté, une dizaine d'établissements plus ou moins considérables qui font des conserves de poisson. Ces industries sont absolument conformes à l'idéal énoncé par l'ho-

norable ministre des Finances (M. Fielding) dans ses discours publics en 1897. Nous nous rappelons tous qu'il repoussait l'idée d'avoir de grandes industries, et qu'il donnait comme son idéal ces petites usines de campagnes. Il y a dans mon comté des personnes qui ne mettent pas plus qu'une centaine de caisses de sardines par année en conserve. On ne s'est jamais plaint de ces marchandises. Nous avons trois homarderies, et mes bons collègues de la côte du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard savent comme moi qu'il y en a une centaine sur ce littoral. Quelle inspection effective pourriez-vous faire de ces fabriques avec $60,000? Nous en avons assez sur nos côtes pour nécessiter une dépense de $200,000. Mon opinion est que pour les fabriques de conserves des côtes de l'Atlantique, il est inutile de causer tant d'ennui aux pêcheurs et d'infliger une telle dépense au pays.

On ne se plaint pas que le homard en conserve est mauvais ; il en est de même pour les autres poissons que nous mettons en boîtes, tels que les sardines, les moules, la morue. Les $60,000 que demande le ministre n'iraient pas loin dans l'inspection de ces usines. Un inspecteur ne suffirait pas dans un comté comme le mien, car les usines sont très dispersées. Un inspecteur seul ne pourrait pas desservir l'île aux Daims, Campobello, White Head et Grand Manan et faire beaucoup d'inspection. A mon sens, si le ministre entend que cette inspection soit effective, il devra établir une école pour l'instruction des inspecteurs. Il pourra peut-être employer les mêmes inspecteurs pour inspecter à tour de rôle les établissements de conserves de poisson, de viande et de fruits. Je m'oppose fortement au bill s'il doit affecter les conserves de poisson, car je crains qu'il ne nuise beaucoup aux industriels du littoral de l'Atlantique, quelle que soit son opportunité sur le littoral du Pacifique. Je crois qu'il entraînera de grandes dépenses d'argent sans un retour proportionnel.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle garantie donnera le timbre du Gouvernement sur les boîtes? Si j'ai bien compris, chaque boîte sera estampillée comme preuve que le produit aura subi l'inspection du Gouvernement. Supposons que, soit par la connivence des intéressés soit autrement, un chargement de ces produits alimentaires est expédié sur le marché anglais sans avoir subi l'inspection voulue et que les produits sont renvoyés au vendeur, le Gouvernement sera-t-il responsable?

M. FISHER : Il ne serait pas supposé l'être dans un cas de ce genre. Le timbre est la garantie que le Gouvernement a fait de son mieux pour inspecter les substances en conserves et s'assurer de leur bonne qualité, mais rien de plus.

M. GANONG.

M. BARR : Si l'inspection domestique diffère de l'inspection étrangère, les timbres seront-ils différents?

M. FISHER : Il n'y aura qu'un seul timbre du Gouvernement.

M. SPROULE : Le ministre entend-il atteindre par cette loi les viandes gelées ou les poissons gelés mis en conserves au Canada par des étrangers et destinés à l'exportation? J'ai surtout en vue les Américains qui exportent d'ici notre poisson. On me dit que l'été dernier, les Américains ont exporté du Canada aux Etats-Unis des centaines de tonnes de poisson, dont une grande partie venait même de Winnipeg. Je sais que cette exportation se pratique librement sur les grands lacs. Le poisson est enfoui sous la glace et exporté, mais les pêcheries sont conduites par des Américains pour alimenter leur marché. Notre inspection atteindrait-elle ces viandes gelées ainsi exportées?

M. FISHER : Je comprends que la loi s'appliquera à quiconque, soit Américain, Canadien, Allemand ou autre qui, faisant affaire au Canada, mettra des substances alimentaires quelconques en conserves. Le bill toutefois ne s'applique pas au poisson gelé, mais à la viande.

M. SPROULE : Le poisson n'est-il pas de la viande?

M. FISHER : Pas selon l'interprétation de cette loi.

M. SPROULE : Je crains que le ministre n'ait été aussi maladroit que Mark Twain dans sa classification. L'humoriste américain disait que le jambon et les œufs sont mis ensembe parce qu'ils sont jumeaux, bien que de provenance différente. Le ministre dit que le poisson n'est pas de la viande. Qu'est-ce donc ?

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une deuxième fois et adoptée.)

M. FISHER demande la permission de déposer un bill (n° 33) à l'effet de pourvoir à l'inspection des conserves en boîtes, des viandes et du poisson.

(La motion est adoptée et le bill lu une première fois.)

VOIES ET MOYENS.—LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité pour considérer les voies et moyens de prélever les subsides à voter pour le service de Sa Majesté.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant que vous quittiez le fauteuil, je désire encore une fois attirer l'attention du Gouvernement sur la situation dans laquelle se trouve le ministère des Travaux publics. Il y a plus de trois semaines, je crois, que

M. le premier ministre a informé la Chambre de la démission de l'honorable ministre des Travaux publics, et qu'il n'avait pas soumis cette démission à Son Excellence pour des raisons qui lui semblaient valables ; aussi qu'il avait écrit au ministre absent, mais qu'à cette date il n'avait pas encore reçu de réponse. Je n'ai pas encore entendu aucune déclaration officielle confirmant que cette absence est réellement motivée par la maladie, mais la nouvelle a été chuchotée que le ministre n'était pas très bien. Je ne fais aucun commentaire sur son absence si elle est motivée par la maladie, mais je tiens à commenter le fait que nous n'avons pas encore de ministre des Travaux publics et que le Gouvernement ne semble pas vouloir s'empresser de combler cette vacance. Le ministère des Travaux publics est très important et doit être, aux termes de la constitution, occupé par un ministre responsable de son administration. Il n'y a pas que je voie de ministre en charge de ce département si ce n'est l'honorable ministre de l'Agriculture, à qui, je pense, sont dévolus pour le moment les devoirs de cette administration. Nous ignorons aussi jusqu'à un certain point quelle est la position de l'honorable ministre des Travaux publics comme membre du Parlement. Nous ne savons pas si le Gouvernement a reçu depuis d'autre communication au sujet de sa démission. Je ne le crois pas, car autrement, nul doute que M. le président de la Chambre en aurait informé le Parlement. La situation devrait être éclaircie ; le premier ministre devrait nous dire s'il a reçu quelque communication de M. Hyman, quel en est le contenu et s'il entend tenir cette démission longtemps en suspension. Si une semblable situation peut se produire pour un ministre de la Couronne, rien n'empêche qu'elle se produise pour plusieurs, et il est possible que nous ayons avant peu un gouvernement dont cinq ou six portefeuilles seront vacants pour la simple raison que le premier ministre n'a pas jugé convenable ou opportun de soumettre les démissions à Son Excellence le Gouverneur général. En démissionnant, M. Hyman s'est déchargé ou au moins avait l'intention de se décharger de la responsabilité de l'administration du ministère des Travaux publics. Tant que sa démission n'aura pas été acceptée, il est, je crois, jusqu'à un certain point constitutionnellement responsable, bien qu'il ne remplisse en aucune façon les devoirs de son ministère et se soit absenté de la Chambre pour les raisons que j'ai données. C'est un des points sur lesquels je désire attirer l'attention du Gouvernement et auquel je souhaiterais que le premier ministre réponde.

Il y a autre chose dont j'ai déjà parlé au cours du débat sur l'adresse, mais le premier ministre n'a encore donné aucun éclaircissement sur le sujet. Il a dit qu'il s'occuperait des parties importantes de mon discours mais non de celles qu'il ne considérerait pas comme telles. J'ai appelé son attention sur le fait qu'il y a une vacance à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse depuis neuf mois. Une question a été inscrite au feuilleton de la Chambre à ce sujet et elle a été posée le 28 novembre, ainsi :

Quand l'honorable D. C. Fraser a-t-il été nommé lieutenant gouverneur de la Nouvelle-Ecosse ?

Le ministre de la Justice répondit que c'était le 27 mars 1906. Je demandai :

Quelle est la raison du délai apporté à la nominaation d'un juge de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, à la succession de M. Fraser nommé lieutenant-gouverneur?

Quand la nomination sera-t-elle faite ?

Le ministre de la Justice répondit :

La question de la nomination d'un successeur comme juge à M. Fraser est encore à l'étude.

Je ferai remarquer que cela ne me paraît pas être une réponse à ma question. J'ai demandé, et c'est une question à laquelle la Chambre a droit d'exiger une réponse, pourquoi le Gouvernement avait attendu neuf mois avant de remplir cette vacance, lorsqu'il y a des juristes dans le barreau de la Nouvelle-Ecosse parfaitement habiles par leur expérience et leurs talents à remplir les devoirs de cette position avec beaucoup de satisfaction pour le public. La troisième question qui a été posée est : Quand la nomination sera-t-elle faite ?

Le ministre de la Justice n'a pas donné plus de renseignements que les suivants :

Je crois avoir raison de dire que dans l'intervalle les fins de la justice n'ont pas souffert dans cette province. Il n'y a pas eu de plainte de ce côté et malgré cette vacance, il y a six juges en activité de service à la cour suprême de cette province et qui en remplissent tous les devoirs.

Si c'est une réponse justifiable pour un délai de neuf mois, elle doit être aussi justifiable pour un délai de neuf ans. D'après moi, ce n'est pas du tout une réponse, et je considère que c'est se moquer de la Chambre de la lui donner comme éclaircissement sur un sujet de cette importance. Je ne suis pas sûr que l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse n'a pas souffert de ce long délai. Des membres distingués du barreau de la Nouvelle-Ecosse occupant une haute position m'ont dit que depuis trois ou quatre mois les juges en audience ont fait plus d'une fois allusion à cette vacance, et que des retards qui se sont produits dans l'administration de la justice dans cette province ont été attribués au fait que cette cour ne compte maintenant que six juges au lieu de sept. On a attiré mon attention sur un cas, entre autres, où le juge en chef a renvoyé les grands jurés pour plusieurs jours parce qu'il était occupé à autre chose. Il a donné pour raison de cette décision que le tribunal était à court d'un juge. Dans les circonstances, il me semble que le Gouver-

nement devrait donner des explications sur son retard à remplir cette vacance. M. le ministre de la Justice a fait allusion l'autre jour devant la Chambre à certaines rumeurs des journaux au sujet d'une commission de juge dans la Colombie-Anglaise. Je ne suis pas prêt à discuter cette question à présent, mais je dirai que ce sont ces atermoiements qui, dans certains cas, doublés d'intrigues, ont jeté le doute dans l'esprit du public. Il est fort regrettable de voir poindre ces soupçons et de voir circuler dans le public des racontars comme ceux qui apparemment ont été mis en circulation dans l'ouest du pays.

Il y a encore un point auquel je tiens à faire allusion, et c'est le fait que la situation de solliciteur général est vacante depuis plusieurs mois, sans que le Gouvernement ait songé à nous en donner la raison. Pourquoi cette position, admise par la constitution, créée en vertu d'une loi du Canada bien des années passées, reste-t-elle vacante et pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas un semblant de raison ou de justification à donner à la Chambre pour expliquer sa conluite, à part l'excuse risible donnée par le premier ministre et suggérée par moi-même, qu'il est embarrassé par le choix, parmi tant de dignes aspirants. Une telle déclaration peut satisfaire les besoins du moment, mais ne saurait être une réponse définitive. Si cet office est inutile, si nous pouvons nous en passer pendant des mois, des années peut-être, il convient de l'abolir plutôt que de le faire servir à des fins d'opportunité politique, et ne recevoir aucune explication du Gouvernement pour un si long retard à remplir une position de cette importance. Je crois que la Chambre a droit d'attendre du premier ministre une réponse aux demandes que je viens de faire.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je me rends cordialement aux demandes de l'honorable député (M. R. L. Borden) quant aux sujets divers sur lesquels il a appelé mon attention.

Pour le premier, de beaucoup le plus important, je regrette de n'avoir aucun renseignement à communiquer aujourd'hui à propos de M. Hyman. Monsieur l'Orateur, à l'ouverture de la session, il y a environ trois semaines, vous avez informé la Chambre que vous aviez reçu la démission de M. Hyman, comme membre du Parlement. Les raisons qui ont motivé sa décision sont bien connues. On avait jeté du louche sur l'honnêteté des moyens employés pour l'élire lors de la dernière élection de London, et il s'est cru en honneur tenu à ne pas garder plus longtemps un siège qui aurait pu être obtenu par fraude. Jusque là, je crois que la décision de M. Hyman est juste et satisfaisante. La raison pour laquelle rien n'a été fait au sujet de sa démission, est que, malheureusement M. Hyman ne s'est pas conformé aux exigences de la loi en ne prenant pas la précaution de faire attester sa signature par deux membres du Parlement. Le jour où M. Hyman démissionnait comme membre du Parlement, il me remettait aussi sa démission comme membre du cabinet. J'ai informé la Chambre à cette date que bien que je trouvais suffisantes les raisons de la démission de M. Hyman comme député, les mêmes raisons n'existaient pas pour le faire démissionner comme membre du cabinet. Tout le monde sait que malheureusement M. Hyman a été forcé de quitter le pays et de s'en aller dans le sud sous un autre climat dans l'espoir de récupérer sa santé. Je regrette d'annoncer que la santé de M. Hyman est en effet gravement compromise, tellement que je sais que la lettre que je lui ai adressée le priant de retirer sa démission et de me permettre de ne pas la soumettre à Son Excellence ne lui a pas encore été remise. Son médecin a donné des ordres rigoureux défendant absolument qu'il lui soit communiqué quoique ce soit du dehors, afin de le débarrasser complètement de tout souci et de l'empêcher de se livrer à des affaires quelconques. Telle est la raison pour laquelle je n'ai pu jusqu'ici donner à l'honorable député les renseignements qu'il a demandés. Je suis certain que lorsque l'honorable chef de l'opposition et tous les honorables députés de la Chambre sauront que l'état de santé de M. Hyman est tel que son médecin lui défend de s'occuper de quoi que ce soit, ils ne trouveront pas à redire contre le Gouvernement de ne pas avoir avant aujourd'hui pris une décision sur sa démission.

M. R. L. BORDEN : Je crois que c'est la première fois que nous en entendons parler.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas que ce soit la première fois, car la chose était plus ou moins connue. Je répète que jusqu'à présent M. Hyman n'a pu prendre communication de la lettre que je lui ai adressée.

Au sujet de l'autre question, le retard dans la nomination d'un juge de la cour suprême dans la Nouvelle-Ecosse, l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a dit l'autre jour en réponse à une question qui lui a été posée qu'en tant qu'il avait pu s'en assurer, l'administration de la justice n'avait pas souffert. L'honorable député (M. R. L. Borden) donne maintenant de nouveaux renseignements. Il a raison de croire que l'administration de la justice souffre de ce retard et qu'il est impérieux pour le Gouvernement de faire son devoir. Si cela est bien vrai, l'honorable ministre de la Justice va en prendre note.

Maintenant, au sujet de la nomination du solliciteur général, je ne crois pas, avec tout le respect que je dois à l'honorable député, que le Gouvernement a retardé outre mesure de faire cette nomination. L'honorable député dit que c'est une position importante. Je l'admets ; très importante, en effet. La vacance a été causée par la nomi-

nation de l'honorable ministre de la Justice à la position de juge en chef du Canada, alors que le solliciteur général devint directeur général des Postes, avec un siège dans le cabinet. Cela date du commencement de l'été. Nous étions très occupés à cette date par les travaux de la session, qui se termina enfin.

Après la session, nous avons eu à peine le temps de respirer avant d'être appelés ici de nouveau pour vaquer à des devoirs sérieux et importants. Bien que je ne donne pas personnellement beaucoup de mon temps à ces devoirs qui concernent plus particulièrement le cabinet, il faut cependant qu'on leur porte quelque attention. J'ai été beaucoup occupé à la revision du tarif. Mon honorable collègue (M. Fielding) a eu plus à faire que moi à ce travail, mais il a fallu tout de même que j'y apporte mon humble concours. Nous sommes maintenant en pleine session et je n'ai pas eu le temps jusqu'ici de m'occuper de l'importante question de nommer un solliciteur général. J'espère que l'honorable député (M. Borden) acceptera ces explications comme une excuse valable, et aussitôt que nous aurons disposé d'une question nous en réglerons une autre. Dès que nous aurons réglé une des questions dont l'honorable député a parlé, nous ne retarderons pas à régler les autres.

M. R. L. BORDEN : Je me permettrai de dire à l'honorable premier ministre que s'il eut consacré son temps aux fonctions de solliciteur général, au lieu de faire son tarif moyen, il eut accompli beaucoup plus.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(La séance du comité suspendue à 6 heures est reprise à 8 heures.)

Reprise de la Séance.

Sur la 5e résolution paragraphe (b) :

Le Gouverneur en conseil pourra par décret de l'Exécutif :

(b) retirer les bénéfices du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne à tout pays britannique non dénommé dans le paragraphe 1 de l'article 3 des résolutions qui précèdent, et le tarif de préférence pour la Grande-Bretagne s'appliquera à compter de la publication de ce décret dans la " Gazette du Canada ' aux articles produits ou fabriqués dans ce pays britannique, sauf les dispositions de ces résolutions.

M. FIELDING : J'appelle l'attention sur une distinction qui est faite dans ce paragraphe entre la Grande-Bretagne et les autres parties de l'empire.

Nous supposons que la Grande-Bretagne, étant à vrai dire libre-échangiste, il n'est pas probable qu'il se produise dans son cas de changements qui nous obligent à abroger ce tarif de faveur ; et si ce changement devait se produire, ce serait un événement d'une gravité assez grande pour nous engager à consulter la Chambre. D'autre part, en ce qui regarde les colonies, de tels changements peuvent se produire ; elles peuvent modifier leurs tarifs ; et c'est pour cette raison que nous nous faisons autoriser à abroger la préférence en faveur de toute colonie, et que nous ne nous faisons pas attribuer ce pouvoir en ce qui regarde la Grande-Bretagne. S'il devenait nécessaire de prendre une telle mesure, ce serait au Parlement d'en assumer la responsabilité :

Le Gouverneur en conseil pourra par décret : (c) accorder au besoin, en totalité ou en partie, à raison d'avantages satisfaisants de l'avis du Gouverneur en conseil, les bénéfices du tarif moyen à tout pays britannique ou étranger dont les produits ou objets fabriqués étaient auparavant assujétis aux droits de douane énumérés dans le tarif général, et les droits énumérés dans le tarif moyen, en tant qu'ils sont mentionnés dans le décret, s'appliqueront, à compter de la publication de ce décret dans la " Gazette du Canada," aux articles produits ou fabriqués dans ce pays britannique ou étranger, lorsque l'importation s'en fera directement de ce pays étranger ou d'un pays britannique, sauf les dispositions des présentes résolutions.

M. SPROULE : Il m'a toujours semblé que si notre Gouvernement ne pouvait pas mettre en vigueur le tarif préférentiel à l'égard d'une nation sans indisposer quelque autre nation étrangère et sans mettre la Grande-Bretagne dans l'obligation de dénoncer ses traités, il vaudrait mieux laisser ce tarif à l'état de projet. Je ne me rends pas bien compte de la différence que l'on semble faire entre ce tarif préférentiel et celui qui l'a précédé ; s'il nous était interdit dans l'établissement de l'ancien tarif de contrevenir à la disposition des traités relative au traitement de la nation la plus favorisée, je ne vois pas ce qui nous donne le droit de le faire dans l'établissement du présent tarif préférentiel. Il me semble que dans toute cette affaire notre gouvernement cherche à donner le change au pays, cherche à lui faire croire que les gouvernants vont édicter une mesure extraordinaire dans l'intérêt de notre commerce ; bien que, de fait, ils soient hors d'état de dire à quel pays et à quelle époque il leur sera possible d'appliquer une telle mesure. Or, si c'est l'état d'incertitude dans lequel nous nous trouvons, est-il sage de notre part de nous exposer à jeter le trouble dans le monde des affaires en faisant une déclaration de cette nature? On semble vouloir faire croire au peuple qu'on est à prendre des mesures qui nous permettront en tout temps de développer le commerce extérieur du Canada, tout en nous assurant des avantages appréciables ; mais si nous demandons quels sont les pays que l'on a en vue dans les circonstances, l'on nous répond invariablement : Nous ne le savons pas. Si l'honorable ministre n'est pas en mesure de renseigner plus complètement la Chambre et le pays, il serait très inopportun de notre part d'adop-

ter cette proposition, dont le résultat sera inévitablement de jeter le trouble dans les esprits, de tenir les commerçants dans la crainte de changements subits, de nature à leur causer un grand préjudice, et de les empêcher d'engager leurs capitaux dans une aussi grande mesure qu'ils le feraient si le régime créé par le tarif avait plus de stabilité.

M. FIELDING: Je ne me souviens pas si l'honorable député (M. Sproule) était présent la dernière fois que cette question revint sur le tapis ; elle fut alors discutée à fond. Il m'est impossible de l'exposer plus clairement que je ne l'ai fait alors. Il y a certainement un élément nouveau, puisque nous n'avons jamais eu avant aujourd'hui dans le tarif une colonne de la nature de celle-ci, mais nous ne prétendons pas qu'il y ait là quelque chose d'extraordinaire ; il n'y a que l'honorable député qui le dise. Rien de ce qu'ont dit les députés de la droite ne saurait être interprété dans ce sens ; c'est une simple mesure pratique que nous sommes désireux d'appliquer dès que nous le pourrons.

M. SPROULE : Le ministre est hors d'état de dire dans quelle mesure, ni à l'égard de quel pays, il en fera l'application ; il n'est même pas en mesure d'assurer qu'il en fera un jour l'application dans le cas d'un pays quelconque.

M. FIELDING: Non, je ne saurais dire qu'exactement ce qui en est. J'ai indiqué nettement quels étaient les embarras résultants de cette stipulation insérée dans les traités, touchant le régime de la nation la plus favorisée. Je suis persuadé que nous réussirons avant longtemps à placer une certaine nation—je ne peux pas dire laquelle—sous l'empire de ce tarif. Mais comme nous serions obligés en conséquence de faire la même faveur à nombre d'autres pays, sans en retirer aucun avantage pour nous-mêmes, nous croyons opportun de faire de cette condition le point de départ des négociations, comme avis aux pays étrangers de la mesure dans laquelle le Parlement nous autorise à décréter l'abaissement de notre tarif douanier. Ce sont là uniquement des réductions ; nous demandons au Parlement de nous autoriser à accorder des réductions, mais dans certaines limites seulement ; et non pas de nous autoriser à relever les droits. Le Parlement déclare dans ce document que, pour des raisons qui paraîtront suffisantes à l'Exécutif, et en vue de favoriser les intérêts généraux du Canada, le Gouvernement pourra, si les circonstances le demandent, abaisser les droits sur un article donné jusqu'au niveau de ceux établis dans le tarif moyen, mais pas davantage. Je ne vois rien là de dangereux ni de subversif ; et nous ne prétendons pas que ce soit une mesure extraordinaire.

M. SPROULE : C'est parce que j'étais présent et que j'ai entendu les explications fournies par le ministre que j'ai cru à propos de faire ces observations.

M. FIELDING : J'ai perdu tout espoir de convertir l'honorable député.

M. SPROULE : Je ne vois rien dans la situation actuelle qui milite en faveur de cette innovation. En 1897, sir Charles Tupper à plusieurs reprises mit le ministre actuel sur ses gardes et l'avertit qu'en mettant ce tarif en vigueur il allait s'exposer à bien des ennuis et difficultés. Le ministre prétendit alors en termes énergiques, plus énergiques que ceux dont il s'est servi ce soir—car ce soir il ne paraît pas trop sûr de son affaire. . .

M. FIELDING : Au contraire, j'en suis très sûr.

M. SPROULE : Il était alors parfaitement sûr de ne pas se tromper. Et pourtant, bien qu'à l'entendre il se rendit parfaitement compte de la situation, nous ne tardâmes pas à essuyer la tempête, et nous fûmes témoin de la destruction de notre commerce avec l'un des pays les plus importants du globe. Si le tarif en question n'a pu être mis en vigueur sans nous faire courir ce danger, va-t-on dire que nous pouvons décréter le tarif qu'on nous propose aujourd'hui sans nous exposer aux mêmes inconvénients ? Je ne le pense pas, et l'honorable ministre des Finances n'a rien dit pour me faire penser le contraire. Dès lors, n'est-ce pas folie de notre part que d'établir un régime dont les résultats ne sauraient être qu'incertains et qui en toute probabilité entravera beaucoup plus le développement de notre commerce qu'il ne le favorisera ?

M. FIELDING : L'honorable député se trompe du tout au tout lorsqu'il prétend que la ligne de conduite que nous avons suivie en 1897 a été préjudiciable au Canada. Tout ce que nous avons fait dans le temps a tourné à l'avantage de notre pays. Les démarches dont, au dire de l'honorable député, on nous avait signalé la difficulté et le danger ont eu pour résultat la dénonciation des traités conclus entre la Grande-Bretagne, d'une part, et la Belgique et l'Allemagne de l'autre.

M. SPROULE : Quel bien le Canada en a-t-il retiré ?

M. FIELDING : Si le Canada n'en a retiré aucun bien, pourquoi l'honorable député a-t-il d'année en année voté dans cette Chambre en faveur de propositions demandant que ces traités fussent dénoncés.

M. SPROULE : Je ne me rappelle pas qu'on ait jamais soumis à la Chambre de propositions de cette nature.

M. FIELDING : Le Gouvernement de l'époque, dont l'honorable député était un

partisan zélé, cherchait précisément à atteindre ce but lors du congrès colonial qui s'est réuni ici à Ottawa. Il sait que ce congrès a émis un vœu priant le Gouvernement anglais de mettre fin au traité conclu avec l'Allemagne et avec la Belgique ; tous les congrès de représentants des colonies et tous les gouvernements coloniaux ont cherché à atteindre le même but. Mais aucune de ces tentatives n'aboutit ; on n'obtint aucun succès tant que le gouvernement actuel n'eut pas fait la démarche que l'honorable député a signalée comme étant dangereuse et de nature à provoquer la discorde. Mais il n'en était rien. La question présentait un doute et nous, en notre qualité de représentants et d'avocats du Dominion, étions tenus de lui donner le bénéfice du doute. La question était discutable. Des hommes éminents étaient d'avis que ce traité n'était pas applicable au Canada. Du moment qu'il y avait doute le gouvernement canadien était fondé d'en donner le bénéfice au Canada et de faire tout en son pouvoir pour faire reconnaître cette prétention. Un de nos collègues se rendit même en Angleterre pour faire accepter cette opinion. Le gouvernement impérial en étant venu à la conclusion que cette opinion était erronée, il nous fallut bien nous soumettre ; mais n'était-ce pas notre devoir de plaider la cause du Canada le plus énergiquement possible ? Qu'arriva-t-il ensuite ? Le gouvernement anglais nous dit : Votre prétention est mal fondée ; il nous faut reconnaître que ces traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique sont applicables au Canada ; et dès lors, tant que ces traités resteront en vigueur, l'Allemagne et la Belgique auront droit de réclamer pour leurs produits, non seulement le régime de la nation favorisée, mais le régime même que vous aurez établi en faveur des produits à provenance de la métropole. Si, d'une part, le gouvernement anglais se croyait obligé d'accepter cette interprétation des traités conclus avec des pays étrangers,—et je n'ai pas besoin de dire que le gouvernement anglais dans toutes les circonstances de cette nature se montre très généreux dans l'interprétation des traités conclus avec des puissances étrangères,—le gouvernement anglais, dis-je, tout en acceptant cette interprétation, touché de l'initiative qu'avait prise le Canada en établissant un tarif préférentiel en faveur des produits à provenance de la Grande-Bretagne, tarif qui était déjà alors en vigueur, se rendit compte qu'il ne pouvait résister plus longtemps à la pression qu'on exerçait sans succès sur lui depuis un si grand nombre d'années. Et en même temps qu'il nous informait que, pour le moment du moins, nous devrions tenir compte comme s'appliquant au Canada des traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique, il donna avis à ces deux pays qu'à une certaine date ces traités prendraient fin, et c'est en effet ce qui arriva. Cet acte de 1897 que l'honorable député ne comprend pas a été, aux yeux de tout l'empire une mesure de très grande importance au point de vue des colonies, en ce qu'il les a mises à même pour la première fois d'établir un commerce préférentiel entre elles et la métropole.

M. SPROULE : Je pense avoir de cet acte une intelligence aussi grande que l'honorable ministre des Finances. Il a répondu à peu près dans le même sens à sir Charles Tupper, lorsque celui-ci l'avertit de ce qui allait arriver dans le cas où il persisterait à suivre la ligne de conduite qu'il avait adoptée. Sir Charles Tupper, comme moi-même, avait, de l'avis du ministre des Finances, le cerveau tellement confus qu'il ne comprenait rien à la question ; lorsque le ministre des Finances déclara : " C'est là l'offre que nous faisons ; toutes les nations du monde peuvent s'en prévaloir et l'interprétation de cette stipulation du traité que nous donne sir Charles Tupper est inadmissible ", il était alors aussi convaincu et catégorique dans ses affirmations qu'il l'a été ce soir. Or, il s'écoula très peu de temps avant qu'il fût démontré que c'était le ministre des Finances et non pas sir Charles Tupper, qui avait l'esprit trop confus pour se rendre compte de la situation. L'honorable ministre des Finances a déclaré qu'à plusieurs reprises j'avais voté en cette Chambre en faveur de l'adoption de vœux priant le gouvernement anglais de dénoncer ces traités. Je ne me souviens pas qu'aucune résolution de cette nature ait été mise aux voix en cette Chambre, et je prierai l'honorable ministre de me dire où j'en trouverai le texte.

M. FIELDING : Je ferai peut-être bien de modifier ma première déclaration. Je parlais d'une manière générale de l'attitude prise par le parti conservateur qui s'est prononcé de temps à autre en faveur de la dénonciation de ces traités. Il est possible que la Chambre n'ait jamais été appelée à voter directement sur cette question. Il est possible que l'opinion fût tellement unanime à cet égard qu'on ne jugeait pas nécessaire de prendre le vote. Mais je répète qu'à plus d'un congrès colonial, et certainement lors du congrès tenu à Ottawa, il fut émis un vœu demandant la dénonciation des traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique. Il est notoire que depuis nombre d'années les zélateurs du commerce préférentiel dans notre pays et dans d'autres colonies se trouvaient empêchés d'agir par suite de l'existence de ces traités, que lord Salisbury nomma un jour " ces malheureux traités ". Le gouvernement conservateur, avec l'approbation j'en suis sûr de l'honorable député, qui était un de ses principaux partisans, désirait que ces traités fussent dénoncés. Ils furent dénoncés en 1897, dans les circonstances que j'ai dites, et comme résultat direct du

plan d'action proposé par le présent gouvernement.

M. SPROULE : Les vues du parti conservateur et celle du parti actuellement au pouvoir à l'égard de ces traités différaient en un point. Le gouvernement conservateur aurait voulu que l'Angleterre s'entendît avec les pays étrangers pour modifier, à l'amiable, les traités existants, de manière à permettre à ses colonies d'établir des droits préférentiels en sa faveur. Au contraire, le gouvernement canadien actuel força l'Angleterre à dénoncer les traités en faisant violence à l'Allemagne. L'Angleterre, forcée de choisir entre l'Allemagne et la plus importante de ses colonies, prit naturellement ce dernier parti, et s'attira l'inimitié de l'Allemagne dont nous avons depuis ressenti les effets. Il se développait un commerce de plus en plus considérable entre le Canada et l'Allemagne et le tableau des exportations et des importations de l'Allemagne de ces années dernières nous fait voir que ce commerce aurait pris beaucoup d'extension. Mais ce commerce a été étouffé et nous nous sommes fait une ennemie de l'Allemagne, par suite de la conduite indiscrète du ministre des Finances et de ses amis. A entendre le ministre des Finances, le gouvernement conservateur voulait faire dénoncer ces traités par l'Angleterre, mais si le tableau qui décore la salle des séances du comité des chemins de fer veut dire quelque chose, c'est le ministre actuel des Finances, sir Wilfrid Laurier, et un autre ministre qui conduisaient les négociations, et non pas le gouvernement conservateur. Je dis que notre gouvernement n'a pas fait preuve de sagesse en cherchant querelle à l'Allemagne. Et ce n'est pas tout, il cherche maintenant à donner le change au peuple canadien en lui faisant entendre qu'il va lui assurer un développement merveilleux de son commerce, tandis qu'en réalité il ne lui assure rien du tout. Quand nous demandons : Quels sont les pays avec lesquels le Gouvernement se propose de conclure ces traités avantageux, on nous répond : Nous ne le savons pas. Mais s'ils ne le savent pas, s'ils se sont aventurés dans les ténèbres; pourquoi tromper le peuple et créer un état d'incertitude pour les importateurs et les fabricants qui se voient exposés à des changements subits propres à jeter le désarroi dans le monde des affaires et qui dès lors seront forcés d'être beaucoup plus prudents dans leurs opérations qu'ils ne l'auraient été sous un régime douanier plus stable.

M. FIELDING : Je prierai l'honorable député (M. Sproule) de ne pas dénaturer le passé ; ce sera le meilleur moyen pour lui de ne pas se tromper sur l'avenir. L'honorable député dit que la conférence coloniale comprenait sir Wilfrid Laurier, le ministre des Finances et un autre ministre, ce qui me fait voir qu'il n'a pas compris mon raisonnement. Je ne dirai pas que l'honorable député a le cerveau un peu confus—c'est le mot qu'il a lui-même introduit dans le débat—je veux être poli. Je me bornerai à dire que je n'ai mentionné aucun congrès auquel le premier ministre ou le ministre des Finances eussent assisté. J'ai dit qu'il y avait eu un congrès dans la ville d'Ottawa nombre d'années avant que le présent ministère fût constitué. Ce congrès était présidé par lord Jersey. Si l'honorable député envoie chercher à la bibliothèque. . .

M. SPROULE : Je m'en souviens parfaitement.

M. FIELDING : Si l'honorable député s'en souvient si bien, pourquoi confondre ce congrès avec celui auquel assistait le premier ministre?

M. SPROULE : J'avais compris que l'honorable ministre faisait allusion au congrès de Londres.

M. FIELDING : J'ai déclaré nettement qu'il s'agissait d'un congrès tenu dans la ville d'Ottawa ; impossible de s'y tromper. Ce congrès eut lieu du temps où les conservateurs étaient au pouvoir, en l'année 1894, je pense. Il siégea sous la présidence d'un personnage distingué, délégué par les autorités impériales, avec le concours des ministres conservateurs. Si l'honorable député (M. Sproule) se rend à la chambre des séances du comité des chemins de fer demain matin, il y trouvera les portraits des personnes qui s'y trouvaient présentes.

M. BERGERON : Ce n'est pas une preuve ; on voit figurer dans ce tableau bon nombre de personnes qui n'avaient pas assisté au congrès.

M. FIELDING : On y voit figurer en effet nombre de personnes qui se trouvaient de passage ici dans le temps, mais ces personnes ne furent pas admises dans la chambre du conseil.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances peut-il nous dire comment il se fait que ce sont les curieux qui figurent au premier plan du tableau.

M. FIELDING : Cette gravure, bien qu'elle rappelle un événement très important n'est pas à proprement parler la représentation d'une séance du congrès colonial. Elle représente simplement un groupe de personnes réunies dans la salle des séances du Sénat en vue de faire honneur aux visiteurs distingués.

M. BERGERON : C'est une composition fantaisiste.

M. FIELDING : Non ; mais je reconnais que certaines personnes y font assez bonne figure pour faire croire qu'il en est ainsi. Je désire faire observer à l'honorable député (M. Sproule) qu'il est historiquement hors de doute que durant nombre d'années le Canada a voulu mettre fin à ces traités

avec l'Allemagne et la Belgique, et que les efforts (très sérieux j'imagine), tentés dans ce sens, ont échoué. Ce n'est qu'à la suite de l'adoption de l'acte de 1897 que ces traités ont été dénoncés. J'ai déjà expliqué comment c'était arrivé : le gouvernement impérial n'interprétait pas certaines stipulations des traités de la même manière que nous; mais en même temps qu'il nous fit connaître sa décision à cet égard il prit des mesures pour mettre fin aux traités. L'honorable député (M. Sproule) prétend que nous avons cherché noise à l'Allemagne et il nous blâme de ce fait. A cet égard, je lui ferai observer qu'il n'est pas de l'avis des membres de son parti qui l'entourent. Je suis en mesure de savoir, et je sais, que l'attitude du gouvernement actuel vis-à-vis de l'Allemagne a été approuvée, non seulement par les membres de la droite, mais par nombre d'honorables députés de la gauche qui m'en ont donné l'assurance. Et la meilleure preuve de l'exactitude de cette déclaration, c'est que si l'honorable député (M. Sproule) et un ou deux autres signalent de temps à autre ce différend avec l'Allemagne comme un sujet de reproche pour le gouvernement actuel, personne jusqu'ici n'a inscrit sur le feuilleton une motion censurant la ligne de conduite suivie par le ministre dans cette circonstance. Et c'est sagesse de leur part.

Il serait déplorable que, dans nos relations avec l'étranger les deux partis fussent divisés d'opinion. Tout ce que nous avons fait dans le cas de l'Allemagne, a été de revendiquer l'honneur et l'indépendance du Canada. Ce n'est pas en 1897, mais en 1898, lorsque les traités avec la Belgique et l'Allemagne prirent fin, que nos difficultés avec l'Allemagne commencèrent ; et qu'avons-nous fait ? Nous avons simplement affirmé le droit du peuple canadien—et en cela nous étions l'interprète de l'esprit qui anime toutes les parties de l'empire—de conclure avec toutes les colonies-sœurs et avec la mère patrie tous arrangements qu'il jugera expédient. C'était simplement une affaire de famille. Et parce que nous avons affirmé ce droit, l'Allemagne jugea à propos d'en faire porter la peine à notre commerce, et c'est ce qui nous a engagé à user de représailles et à imposer une surtaxe sur les produits à provenance de ce pays. Je n'hésite pas à déclarer à l'honorable député que, de l'avis de tous les membres de la députation, à une ou deux exceptions près—et celles-là de députés qui n'ont pas étudié la question—il n'est pas d'acte du présent ministère et du présent parlement, décrété dans le cours de la dernière période décennale, qui ait été vu d'un œil plus favorable par la population entière du Canada que cette mesure par laquelle nous avons affirmé notre droit de conclure des arrangements avec la métropole, quelle que fût l'attitude des nations étrangères.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances n'a pas tout dit. Personne n'a jamais contesté ce que l'honorable ministre s'est donné tant de mal pour faire admettre ce soir. La prétention de sir Charles Tupper en cette Chambre était celle-ci : tant que ces traités n'auront pas été dénoncés, le gouvernement canadien ne saurait accorder aucun traitement de faveur à la Grande-Bretagne, sans l'accorder en même temps à l'Allemagne. Je n'ai pas oublié la réponse faite par le ministre des Finances à sir Charles Tupper, ce soir-là, quand, avec des accents plus vibrants même que ceux que nous avons entendus ce soir, il s'écria : " L'honorable député (sir Charles Tupper) prétend que nous ne pouvons pas le faire ; je lui répondrai que nous l'avons fait ".

M. FIELDING : Parfaitement, c'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Seulement, vos percepteurs, d'une extrémité à l'autre du pays, ont été après cela, durant des semaines et des mois, occupés à rembourser les droits qui avaient été perçus illégalement. Et quand le ministre des Finances et ses collègues se rendirent auprès du gouvernement anglais pour plaider cette cause insoutenable, le gouvernement anglais leur fit exactement la même réponse qu'avait indiquée sir Charles Tupper. Or, les traités furent dénoncés et les événements détaillés par le ministre des Finances se succédèrent. Car ni le Canada ni aucun autre pays n'avait droit de faire, en dépit des stipulations d'un traité solennel, ce que le ministre des Finances a prétendu que le Canada pouvait faire. C'est ce que le gouvernement impérial sut bien lui faire comprendre. Mais ce n'est pas tout : une fois le traité dénoncé, le gouvernement anglais en conclut un nouveau, exactement de la même nature avec le gouvernement allemand, et ce traité est applicable à tout l'empire britannique, sauf le Canada.

M. FIELDING : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Est-ce à cela que le ministre des Finances s'attendait ?

M. FIELDING : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Il ne nous en a jamais informé dans le temps ; et bien que lord Salisbury, dans sa dépêche à l'ambassadeur d'Angleterre, à Berlin, eut affirmé que le traité était dénoncé dans l'intérêt de tout l'empire britannique, néanmoins notre gouvernement ne fit aucune remontrance quand la métropole conclut avec l'Allemagne ce traité nouveau qui n'était nullement applicable au Canada.

Rien dans la correspondance officielle qui a été déposée sur le bureau n'indique que le gouvernement actuel ait jamais protesté là-contre. Je l'ai déclaré en cette enceinte dans le temps et je le répète, si le traité avait été dénoncé dans l'intérêt de tout l'empire, il incombait à notre Gouvernement de protester contre cette conclusion d'un

traité qui privait le Canada des avantages du tarif allemand peu élevé dont allait bénéficier le reste de l'empire. Ce raisonnement me paraît logique et mérite l'attention de la Chambre. Mais le ministre des Finances a voulu éluder la question en rappelant le congrès colonial de 1894. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a eu raison de dire que la gravure qui orne un des murs de la salle des séances du comité des chemins de fer nous donne droit de tenir ces messieurs responsables de tout ce qui s'est fait lors de ce congrès.

M. FIELDING : Nous ne sommes pas responsables de l'exécution de ce tableau.

M. R. L. BORDEN : Non, sans doute, puisque c'est le public qui en a fait les frais, j'imagine, et que personnellement ces messieurs n'en peuvent être tenus responsables. Mais quiconque examine ce tableau pourrait croire que sir John Thompson, alors premier ministre et ses collègues ne jouent qu'un rôle secondaire et ont été mis là comme comparses, tandis que sir Wilfrid Laurier et sir Richard Cartwright sont réellement les esprits dirigeants du congrès.

M. BERGERON : Certains d'entre eux n'y étaient même pas.

M. R. L. BORDEN : Comme le fait observer l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) on a été jusqu'à mettre en évidence dans ce tableau certaines personnes qui n'avaient jamais assisté aux séances du congrès. Mais passons outre. Ce que je désire faire observer au ministre des Finances et ce que tout honorable député devra admettre, à mon avis, c'est que cette pratique de légiférer par décret du conseil, que ce soit relativement au tarif ou à tout autre sujet, ne saurait, en somme, être approuvée et ne devrait être permise que dans les cas d'absolue nécessité ou de grande urgence.

En effet, le ministre des Finances demande que le Gouvernement soit autorisé, par exemple, à appliquer à tout pays de l'empire britannique autre que le Royaume-Uni, l'un ou l'autre des trois tarifs. Aux termes de la législation actuelle, certains de ces pays ont le droit de jouir des avantages du tarif préférentiel anglais. Si nous agréons sa proposition, le ministère pourra, par décret du conseil, mettre ces pays sous le régime du tarif général ou du tarif moyen. Ou bien encore, prenez les pays ne faisant pas partie de l'empire britannique, et qui, dans le cours ordinaire des choses, tombent sous l'empire du tarif général. Le Gouvernement voudrait se faire autoriser à mettre un quelconque de ces pays, par décret du conseil, sous l'empire d'un tarif moins élevé. Et pourquoi demande-t-il ces pouvoirs ? Si l'on alléguait de bonnes raisons, je serais bien prêt à y consentir, mais qu'est-ce que dit le ministre des Finances à cet égard ? Sa proposition c'est que l'Exécutif soit autorisé à

... accorder au besoin, en totalité ou en partie, à raison d'avantages satisfaisants de l'avis du Gouverneur en conseil, les bénéfices du tarif moyen à tout pays britannique ou étranger.

Evidemment cela suppose des pourparlers, cela suppose l'examen des avantages à retirer d'un tel arrangement. Si le Gouvernement est convaincu que la proposition est avantageuse, il pourra avant l'expiration de six mois,—c'est à peu près la période qui de nos jours sépare une session de l'autre,—soumettre au Parlement ce qu'il se propose de faire à cet égard. Ce retard d'au plus six mois est tout ce que le ministre des Finances peut invoquer à l'appui de sa demande. Est-ce suffisant pour engager la Chambre à se dépouiller de sa fonction législative à l'égard d'une question d'aussi grande importance ? J'ose dire que l'honorable ministre des Finances na pas d'autre raison que celle-là. Il n'existe aucun motif d'urgence ou de nécessité qui autorise le Parlement à se dépouiller de cette fonction au profit de l'Exécutif. Comme l'a fait observer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) un tel régime favorise l'instabilité. Si le Gouvernement se propose, en reconnaissance des avantages accordés par un pays étranger, de lui accorder le bénéfice du tarif moyen, quelle raison au monde peut-on invoquer pour priver le Parlement de son droit d'examen et de discussion dans la circonstance ? N'est-ce pas à lui de décider si les avantages sont assez considérables pour nous engager à accorder au pays en question le bénéfice du tarif moyen ? N'est-ce pas là la fonction d'un parlement ? N'est-ce pas sa fonction depuis six ou huit cents ans de régler les questions de cette nature ?

Aujourd'hui, le Gouvernement peut lancer à l'improviste, ce tarif, ou ces trois tarifs, dans notre monde commercial, sans crier gare à nos hommes d'affaires, sans avoir, au préalable, consulté le Parlement, sans avoir permis à la presse publique de passer la question au crible de la discussion, mais à la suite de délibérations secrètes au sein du conseil. Voilà, certes, une situation intolérable. Qu'on me prouve que cet ajournement de la proposition du Gouvernement à six mois, serait préjudiciable au pays et je me tairai. Mais on n'a pas encore réussi à me convaincre. Le Gouvernement demande l'autorisation de conclure l'arrangement en question avec les pays étrangers, sans consulter le Parlement, et cependant, dans l'espace de six mois, ou sept mois au plus, le Parlement pourrait étudier la chose et prendre une décision ; puis, si cette décision était favorable, l'arrangement serait mis à exécution. Sera-t-il dit que nous, représentants de la nation au Parlement, abdiquant nos fonctions à cet égard, nous rendrons le cabinet seul juge en pareille matière, avec pleins pouvoirs d'exécuter ses décrets et de lancer, à l'improviste, au milieu de notre monde commercial, ces réformes fiscales, sans mettre le Parlement

et la presse en lieu de se livrer à cette discussion et d'exercer ce contrôle si salutaires et si essentiels au fonctionnement de nos institutions, sous notre régime actuel ? Je livre ces observations aux méditations du ministre des Finances (M. Fielding), et je veux qu'il nous dise pourquoi il y a urgence de confier à l'Exécutif l'élaboration de ce tarif, avec plein pouvoir de déclarer s'il deviendrait en vigueur en totalité ou en partie, ou s'il s'appliquera à tel ou tel pays, et cela sans discussion, sans publicité préalable ; qu'il nous dise pourquoi, à son avis, il est nécessaire de légiférer ainsi, d'avance. Car enfin, si la chose est nécessaire, mieux vaudrait déclarer ici législativement que, dorénavant le tarif sera établi de temps à autre, par voie de décret de l'Exécutif ; mieux vaudrait, dis-je, abdiquer nos fonctions de législateurs en totalité ou en partie, et c'est là, sans doute, l'objectif visé par le ministre des Finances, en présentant cette mesure touchant le tarif intermédiaire.

M. FIELDING : Je désire, tout d'abord, adresser un mot de réplique au député de Grey-est (M. Sproule) dont la mémoire est quelque peu infidèle, quand il s'avise de critiquer les actes du Gouvernement.

Je le répète, l'attitude prise par le gouvernement conservateur tendait à la dénonciation de ces traités, et au cours de la conférence intercoloniale, on fit certaines démarches en ce sens. Dans mes premières observations, je n'ai fait qu'invoquer mes propres souvenirs ; or, depuis, j'ai consulté les documents et je constate que sir Mackenzie Bowell prononça au sein de cette conférence, une longue harangue, dont la plus forte partie était consacrée aux embarras créés à l'empire par ces traités. Le document ajoute :

> L'attitude du peuple canadien sur cette question était tellement prononcée que, au cours de la session de 1892, le Sénat et la Chambre des communes du Canada. . .

Le député de Grey-est si je ne me trompe, siégeait alors aux Communes.

M. SPROULE : Effectivement.

M. FIELDING : Oui, vous étiez ici.

> . . . sur motion de sir John Abbott, premier ministre, adoptèrent, d'une seule voix l'adresse suivante, à Sa très Gracieuse Majesté :

Suit le texte d'une longue adresse sur les relations commerciales avec l'empire. Je m'abstiens de donner lecture de ce document, me contentant d'en citer une des dernières phrases :

> Le Sénat et la Chambre des communes supplient donc humblement Votre Majesté d'adopter les mesures voulues pour dénoncer les dispositions en question dans les traités intervenus avec le Zollverein allemand et le royaume de Belgique, et mettre fin à ces dispositions

Et l'honorable député vota l'adoption de cette requête.

M. SPROULE : La chose n'a pas été prouvée devant la Chambre des communes. Je n'ai pris aucune part à la conférence intercoloniale. Je le répète, je ne me rappelle nullement avoir émis de vote sur la présentation d'une adresse demandant aux autorités impériales la dénonciation de ces traités ; mais comme je l'ai fait observer, le parti conservateur désirait s'aboucher avec le gouvernement impérial et le prier, d'une façon amicale lorsqu'il conclurait quelque traité avec les nations étrangères, de vouloir bien faciliter au Canada ses négociations tant avec la mère patrie qu'avec les colonies.

M. FIELDING : Quelle que puisse être la pensée que l'honorable député a voulu exprimer, il n'en est pas moins vrai qu'il a émis son vote dans ce sens. Sir Mackenzie Bowell, au cours de la harangue qu'il prononça devant les membres de la conférence, dit :

> L'attitude du peuple canadien sur cette question était tellement prononcée. . .

Il s'agit de la question même en discussion : les traités avec la Belgique et l'Allemagne :

> . . . que, au cours de la session de 1892, sur motion de sir John Abbott, alors premier ministre, le Sénat et la Chambre des communes du Canada adoptèrent d'une seule voix, l'adresse suivante, à Sa très Gracieuse Majesté.

Je vais donner le texte *in extenso*, si l'honorable député le désire. C'est un document volumineux contenant un exposé raisonné de la question ; mais voici, en raccourci, toute la quintescence de l'affaire : la prière d'une pétition est ordinairement exposée à la fin du document, ressemblant en cela à une lettre de dame, dont le *postscriptum* contient la partie la plus importante de la lettre. Voici la conclusion de la pétition :

> Le Sénat et la Chambre des communes prient donc humblement Votre Majesté de prendre les mesures nécessaires pour dénoncer et abroger les dispositions mentionnées, contenues dans les traités avec le Zollverein allemand et le royaume de Belgique.

M. BERGERON : Quelle est la nature de ces dispositions ?

M. FIELDING : Tout le monde connaît la nature des traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique.

M. BERGERON : Que faut-il entendre par le mot " dispositions " ?

M. FIELDING : Les dispositions du traité —le traité dans tout son ensemble.

M. BERGERON : Le ministre voudrait-il bien nous donner lecture du texte de ce document *in extenso*, afin que nous en puissions bien saisir le sens ?

M. FIELDING : Je regrette que l'honorable député m'oblige à donner lecture de ce document ; il est fort long.

A Sa très Excellente Majesté la Reine :

Très Gracieuse Souveraine,—Nous, très fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté, le Sénat et la Chambre des communes du Canada, assemblés en parlement, prions humblement Votre Majesté de vouloir gracieusement prendre en considération la situation du Canada relativement à certaines matières importantes qui intéressent ses relations commerciales avec l'empire et avec les nations étrangères.

Vos pétitionnaires désirent, en premier lieu, appeler l'attention sur certaines stipulations des traités existant avec la Belgique et avec le Zollverein allemand, ordinairement désignées comme clauses de " la nation la plus favorisée," lesquelles sont étendues à d'autres pays dont les traités de commerce avec la Grande-Bretagne contiennent la clause de " la nation la plus favorisée," et qui s'appliquent aux colonies britanniques. Par l'article XV du traité avec la Belgique, conclu en 1862, le Canada est forcé d'admettre tous les articles de provenance ou de manufacture belge, à des droits égaux et non supérieurs à ceux imposés sur les articles similaires d'origine britannique. Dans le traité avec le Zollverein allemand, conclu en 1865, il est stipulé que les produits de ces Etats ne seront pas sujets à des droits d'importation plus élevés ou autres que ceux des produits similaires du Royaume-Uni ou d'aucun autre pays ; et que les exportations à ces Etats, ne seront pas sujettes à des droits plus élevés que les exportations au Royaume-Uni.

Vos pétitionnaires croient que ces dispositions de traités avec les nations étrangères sont incompatibles avec les droits et pouvoirs que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a conférés postérieurement au Parlement du Canada, pour la réglementation du trafic et du commerce du Dominion ; que le maintien de ces dispositions tend à produire des complications et des embarras dans un empire comme celui sur lequel règne Votre Majesté, les colonies autonomes possédant le droit reconnu de régler leurs relations fiscales respectives avec les nations étrangères, la mère patrie et entre elles.

Et parce que nous avons soutenu que ces traités étaient irréconciliables avec les privilèges du gouvernement autonome accordés au Canada, l'honorable député prétend que nous avons fait un faux pas.

Vos pétitionnaires pensent aussi que en vue du régime fiscal en vogue dans les pays étrangers, dont la tendance est de relever toujours davantage les droits protecteurs et de créer des inégalités de traitement, il devient évidemment contraire à l'intérêt du Royaume-Uni et de ses possesions que le parlement du Royaume-Uni et les parlements des colonies dotées de l'autonomie, soient ainsi restreints dans le pouvoir d'apporter à leurs tarifs les modifications que nécessitent le développement du commerce national et la protection contre des mesures agressives ou préjudiciables venant de l'étranger.

Vos pétitionnaires désirent aussi signaler le fait que les immenses ressources du Canada pour la production des denrées, que ses richesses minières et forestières et l'exploitation de ses pêcheries exigent, afin de se développer profitablement, l'ouverture de nouveaux débouchés plus particulièrement dans les pays où la production indigène d'articles similaires est limitée, tandis que nos industries manufacturières qui se développent rapidement ont aussi un besoin croissant de matières premières que pourront leur fournir en grande partie les pays consommateurs de nos produits. Vos pétitionnaires croient que parmi les pays avec lesquels s'effectue ainsi un échange de trafic, l'empire britannique tient le premier rang par le chiffre des affaires, et que la diversité de climats et de produits réserve à cet échange un accroissement rapide et pour ainsi dire illimité. Le commerce du Dominion avec les Etats-Unis n'est inférieur qu'à celui que nous avons avec l'empire britannique ; son développement nous est d'une grande importance ; mais vu la similarité de la plupart des produits des deux pays, il est probable que ce commerce n'est pas susceptible d'une aussi grande expansion que l'échange de trafic avec l'empire.

Vos pétitionnaires désirent vivement favoriser et développer le commerce du Canada avec l'empire, avec nos puissants voisins les Etats-Unis, et avec le reste du monde, partout où l'occasion se présentera de le faire, et ils croient que par des concessions mutuelles, et l'adoption de mesures propres à établir sur de nouvelles bases les relations commerciales entre les diverses parties de l'empire britannique et entre l'empire et les nations étrangères, on pourrait obtenir des résultats avantageux importants et durables ; et que le maintien des restrictions imposées au Canada et aux autres parties de l'empire par le régime [illegible] nations favorisées oppose un obstacle inutile et injustifiable à la réalisation de ce grand objet.

Le Sénat et la Chambre des communes prient donc humblement Votre Majesté de prendre les mesures nécessaires pour dénoncer et abroger les dispositions mentionnées, contenues dans les traités avec le Zollverein allemand et le royaume de Belgique.

Sans aucun doute, le député de Grey-est (M. Sproule) qui faisait partie de la députation aux Communes, à cette époque, vota l'adoption de cette adresse. Passons à une autre considération. Le chef de l'opposition semble estimer qu'il a le devoir de prêter main-forte au député de Grey-est, et de corroborer l'opinion qu'il a exprimée, en affirmant que notre attitude, à cette époque, était critiquable, condamnable. Nous avons mission de déclarer ici que l'initiative prise par le gouvernement actuel en 1897, était parfaitement légitime. Nous avions le devoir de présenter au gouvernement impérial le meilleur plaidoyer possible ; nous étions tenus de faire valoir tous les arguments contenus dans cette adresse, afin de prouver que l'application de ces traités belge et allemand au Canada était incompatible avec la liberté, en matière fiscale, octroyée au pays, par le passé. En présentant cette thèse, nous ne faisions que répéter, en réalité, l'argument développé dans ce document. Nous n'avions pas des certitudes absolues, qu'on reconnaîtrait le bien-fondé de notre thèse. A mon avis, nous étions tenus de faire valoir cet argument, quelqu'en fut la force probante. Mais en nous consti-

tuant les champions du Canada et en faisant valoir avec toute la force possible, notre thèse aux yeux du gouvernement impérial, nous avions au moins, la satisfaction de savoir ceci : c'est que, bien que notre démarche pût aboutir à l'insuccès, et que, ainsi qu'il était facile de le conjecturer dès le début, en matière de pareille importance, il était possible qu'il surgît une divergence d'opinion, cependant notre défaite sur ce point serait une victoire pour le Canada et l'empire. Le gouvernement impérial, il est vrai, déclara qu'il ne saurait se ranger à notre avis et que, comme question d'honneur et de bonne foi à l'endroit des nations étrangères, il était obligé d'affirmer que ces traités s'appliquaient au Canada et que, pour le moment, nous étions tenus d'accorder à l'Allemagne et à la Belgique le même traitement que nous offrions à la mère patrie. Cependant telle fut la force du courant d'opinion publique créé en Angleterre par l'initiative du parlement canadien accordant ce régime de faveur, que les autorités impériales dénoncèrent aussitôt les traités en question, et c'est ainsi que la réforme demandée en vain par le député de Grey-est, qui a voté en ce sens, et par les membres de la conférence intercoloniale, réforme sollicitée aussi inutilement, pendant tant d'années, par les grandes colonies de l'empire, se réalisa enfin et devint un fait accompli, grâce à la loi adoptée par ce parlement en 1897.

Voilà pour le passé. Quant à l'avenir, l'honorable député prétend que nous demandons des pouvoirs extraordinaires pour l'Exécutif. La question est venue sur le tapis, l'autre soir. J'ai fait voir, à l'aide de plusieurs exemples, que l'Exécutif peut relativement à un article quelconque du tarif, abaisser la taxe douanière de deux, de trois, de quatre et peut-être même, en certains cas, de cinq pour cent. Est-ce donc là un si merveilleux pouvoir ? Sous notre régime actuel, l'Exécutif est revêtu de pouvoirs fort larges, à divers égards. L'Exécutif peut abaisser la taxe dont est frappé un article du tarif, sans s'adresser au Parlement pour en obtenir l'autorisation. Pouvoir extraordinaire ! Pouvoir révolutionnaire ! Et cependant voilà nombre d'années que ce pouvoir figure dans notre code de lois, sans que la chose ait créé de sentiments d'alarme au sein de notre pays. L'Exécutif peut abolir une taxe douanière, sans en demander l'autorisation au Parlement. Pouvoir extraordinaire ! Pouvoir révolutionnaire ! Mais il est inscrit dans nos statuts, depuis de longues années, ce pouvoir, sans que certains députés en eûssent soupçonné l'existence peut-être, n'eussé-je appelé l'attention sur le fait. Il n'est pas résulté d'inconvénient de l'exercice de ce pouvoir et il a parfaitement fonctionné. Actuellement, l'Exécutif a le pouvoir de frapper d'un droit d'exportation une foule d'articles du tarif, et cela sans autorisation du Parlement. Pouvoir extraordinaire ! Pouvoir révolutionnaire, dangereux même, n'est-ce pas ? Eh bien ! non, le danger ici est tout imaginaire. Ce pouvoir, il a été inscrit ici, dans un excellent but. Il existe là, à titre d'avis permanent donné aux pays étrangers, qui sauront que, sous certaines conditions, le Gouvernement peut prendre une prompte initiative, en cas d'urgence, à la discrétion du cabinet. Il n'a d'inconvénient pour personne. Ce pouvoir est inscrit dans le texte de la loi et en toute probabilité, nul ne s'opposera à ce qu'il y demeure.

M. R. L. BORDEN : De quel article de la loi s'agit-il donc ?

M. FIELDING : Je ne saurais donner le numéro de l'article. Cet article figure dans la loi relative à l'imposition de droits d'exportation sur certains produits du bois.

M. R. L. BORDEN : De quelle année cette loi date-t-elle ?

M. FIELDING : L'article en question se trouve dans le tarif de 1897 et si je ne me trompe, nous l'avons emprunté d'une loi fiscale antérieure. Voilà quinze ou vingt ans qu'il est en vigueur. Chacun le sait, voilà dix ans qu'il figure dans la loi fiscale établie sous le régime actuel, et je le répète, nous l'avons emprunté d'un tarif antérieur.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il de l'article relatif aux coalitions commerciales ?

M. FIELDING : Non, il est question de l'article qui autorise l'Exécutif à imposer des droits sur certains produits du bois, les minerais de nickel et les métaux. Si nous avons porté cette disposition au tarif, c'est que nous prévoyons qu'il pourrait surgir, dans nos relations avec la république voisine certaines circonstances qui nécessiteraient l'exercice de ce pouvoir. En fait, sous l'ancien régime, ce pouvoir fut attribué à l'Exécutif : sous le régime actuel, le Parlement a continué à nous l'attribuer et il est juste que l'Exécutif en jouisse. On serait tenté de conclure de l'argumentation de l'honorable député que le Gouvernement veut se faire attribuer le pouvoir d'imposer, à son gré, des taxes de tout genre sur tous les articles du tarif indifféremment. Ce n'est nullement là ce que nous proposons. Ainsi voici, dans le tarif général, un droit—disons pour les besoins de mon argumentation—de 30 p. 100 et sous le régime de faveur, un droit de 20 p. 100. Voilà les deux limites extrêmes. Nous pouvons frapper d'une taxe les marchandises de certains pays et si nous appliquons le tarif général, ces marchandises acquitteront une taxe de 30 p. 100. Nous appliquons le tarif de faveur aux marchandises de provenance britannique et ces marchandises acquittent 20 p. 100 de droits.

Qui a-t-il donc de révolutionnaire à déclarer que, dans certains cas, ces marchandises acquitteront un droit de 27½ p. 100 ?

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce qui s'oppose à ce que le Gouvernement, après avoir,

dans le cours ordinaire des affaires, effectué un arrangement avec un pays étranger, soumette la chose au Parlement dans le cours de six mois et obtienne son avis ?

M. FIELDING : A notre avis, il est bien préférable que le pays sache les limites précises dans lesquelles nous voulons entamer des négociations, et cela, en vue de cette stabilité du régime fiscal, qui, de l'aveu même de l'honorable député est de si haute importance. Supposons que le Gouvernement se fasse attribuer un pouvoir illimité, et pour cela il n'est pas nécessaire d'obtenir une loi spéciale du Parlement, et que nous annoncions que nous allons entamer des négociations avec des gouvernements étrangers en vue d'obtenir d'importantes réductions fiscales : aussitôt naîtront dans l'esprit public les soupçons, les inquiétudes qui porteront la perturbation dans le monde commercial et ébranleront cette stabilité si nécessaire au succès des affaires.

Mais lorsque nous déclarons que si le Gouvernement, à une époque quelconque, juge utile de le faire, il appliquera le tarif intermédiaire, alors le pays sait dans quelles limites nous entendons agir. Si un individu est intéressé dans l'abaissement du tarif, il sait que nous pouvons, tout au plus, effectuer une réduction de taxe de 2½ p. 100, ou un peu plus que cela peut-être, dans certains cas. Si tel autre individu est intéressé dans le relèvement du tarif, comme le serait un fabricant par exemple, il est bon qu'il sache qu'il est fixé certaines limites que nous ne pouvons dépasser dans nos négociations. Il se dit : "Le pire qui me puisse arriver, c'est de subir une diminution de 2½ p. 100 ou une bagatelle de plus." Nous savons précisément où se trouve le risque et à notre avis, ce risque ne saurait être bien grave, d'aucun côté, vu que sous le tarif général, l'article acquitte 30 p. 100 de droit, tandis que sous le régime de faveur, l'article de provenance britannique acquitte 20 p. 100. Qu'y a-t-il donc de révolutionnaire à déclarer que, dans quelques cas, nous pourrons admettre cet article au taux de 27½ p. 100 ?

M. BERGERON : N'est-ce pas prendre les industriels à la gorge ?

M. FIELDING : Non ; mais ce serait les prendre à la gorge que de créer l'impression que nous pourrions entamer des négociations, en vue d'effectuer des dégrèvements dont ils ne pourraient soupçonner la nature.

M. ARMSTRONG : Après avoir prêté l'oreille aux observations présentées par le ministre des Finances (M. Fielding) relativement à notre commerce avec l'Allemagne, je sens le besoin de protester ici vivement contre la continuation de nos relations actuelles avec ce pays. J'en suis sûr, je me fais l'interprète de nombre de nos concitoyens et surtout d'une foule d'agriculteurs, en affirmant que la politique suivie dans nos relations commerciales avec l'Allemagne est une des plus graves erreurs commises au cours de notre existence nationale. Sans doute, monsieur l'Orateur, je cours le risque d'entendre le ministre des Finances me reprocher mon manque de prudence et de patriotisme, comme la chose a eu lieu la session dernière ; mais je ne sens nullement le besoin de renouveler ici ma profession de patriotisme et de faire chaque fois, onduler à la brise le vieux drapeau, pour afficher publiquement mon loyalisme et faire montre de patriotisme.

Dans la circonstance en question, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) déplora ouvertement le manque de lumières chez le député de Lambton et termina sa harangue en s'écriant : Que Dieu lui pardonne ! S'il est un député ici qui a besoin de se faire pardonner ses fautes d'omission et de commission, c'est bien le ministre de l'Agriculture.

D'année en année, nous avons appelé son attention sur la nécessité de faciliter aux agriculteurs canadiens le placement de leurs produits sur les marché extérieurs, en état de parfaite conservation ; cependant, le Gouvernement, oublieux de son devoir, n'a tenu aucun compte des efforts tentés au bénéfice de l'industrie agricole au Canada. La session dernière, le ministre du Commerce (M. Paterson) s'écriait, d'une voix tonitruante, que les cultivateurs ont retiré les plus grands avantages du régime de préférence. En Grande-Bretagne, dit-il, les acheteurs se rendant au marché, demandent du fromage, du beurre et autres produits du Canada, disant qu'ils préfèrent acheter des produits du Canada, parce que ce pays leur a accordé la préférence. Je le demande : a-t-on jamais donné une plus fausse idée aux habitants d'un pays? Le ministre des Douanes le sait, il n'y a pas un homme sur cent, dans les îles britanniques qui connaisse l'existence de ce régime de faveur. Peut-il me citer un seul exemple prouvant que la vente des produits agricoles canadiens sur le marché de la Grande-Bretagne, sous ce régime de faveur, ait rapporté un sou de plus qu'elle n'aurait réalisé si le Parlement canadien n'avait pas législativement établi ce régime? Est-ce que la maîtresse de maison en Angleterre, allant faire ses achats chez l'épicier lui dit qu'elle veut payer un centin plus cher son fromage, son beurre ou sa farine, tout simplement parce que le Canada a accordé la préférence? A coup sûr, pareille prétention est inadmissible.

M. FIELDING : L'honorable député est-il hostile au régime de faveur?

M. ARMSTRONG : Il s'agit, en ce moment, de nos relations commerciales avec l'Allemagne et si le ministre des Finances (M. Fielding) veut bien se donner la peine d'établir la comparaison entre notre situa-

tion commerciale vis-à-vis de l'Allemagne et celle des autres pays, il se convaincra que nous sommes en posture absolument humiliante, à cet égard.

M. FIELDING : L'honorable député n'a pas répondu à ma question.

M. ARMSTRONG : La session dernière, le ministre des Douanes (M. Paterson) après m'avoir prodigué l'insulte, à cause de mon attitude sur cette question, me dit que c'est au cours du débat sur le tarif qu'il conviendrait d'amener cette question sur le tapis ; par conséquent l'heure est venue d'en saisir la Chambre. Disons ici, en toute déférence envers ces messieurs que c'est au ministre du Commerce qu'il appartiendrait de s'occuper de cette question. Le besoin le plus pressant du pays, aujourd'hui, c'est un ministre du Commerce, actif, énergique qui donnerait tout l'essor possible à notre commerce avec les autres pays et déploierait tous ses efforts afin de trouver de nouveaux débouchés pour nos produits.

Sans vouloir manquer de respect envers le titulaire de ce portefeuille, je dois dire que l'heure est venue, dans l'intérêt même de notre commerce, d'obliger ce ministre a assumer de nouvelles responsabilités. A mon avis, de tous nos grands services publics, le ministère du Commerce est celui qui est en lieu de faire le travail le plus utile à la grande masse de nos populations. Je l'espère, le Gouvernement étudiera sérieusement les moyens de développer nos relations commerciales avec les autres pays.

Je veux appeler l'attention du ministre des Finances (M. Fielding) sur l'attitude de la presse à l'égard de cette question. J'ai sous les yeux divers extraits d'articles parus dans les grands journaux du pays, relativement à la situation de nos relations commerciales avec l'Allemagne. Le 25 avril, le "Weekly Sun" fait les observations que voici :

Le gouvernement fédéral n'a nullement amélioré la situation par son attitude, au cours des débats sur les relations commerciales du Canada avec l'Allemagne, dans la Chambre des communes, lundi dernier, débats dont nous avons donné un résumé dans notre compte rendu parlementaire. Les ministres ont soulevé une foule de questions étrangères au débat, dans le but de faire perdre de vue la question réelle, et au lieu de chercher à défendre énergiquement leur ligne de conduite, ils ont cherché à détourner l'attention par un bruyant déploiement de loyalisme.

Quelle est la situation à cet égard ? Les produits du Canada sont virtuellement exclus du marché du pays qui tient le deuxième rang comme importateur. La position du Canada sur le marché allemand est encore pire que la situation des Etats-Unis et est inférieure à celle de toutes les autres parties de l'empire, sauf la Nouvelle-Zélande.

Je pourrais citer le "Hamilton Spectator" mais je préfère emprunter un article du "Canadian Manufacturer", dont voici la teneur :

Ça été là un malheureux début dans la politique mondiale et il en est résulté l'imbroglio où nous nous trouvons avec l'Allemagne.

La "Gazette" de Montréal, du 28 avril, dans la conclusion d'un article de rédaction, présente les observations que voici :

Sir Wilfrid Laurier avoua, un jour, que le régime de préférence a été inspiré par des raisons de sentiment ; tandis que M. Fielding et autres libéraux l'ont justifié à titre de dégrèvement de taxes douanières. La vérité, la voici : ce régime de préférence est un vain étalage, décoré du clinquant d'un saltimbanque, accompagné de l'imprudence d'un prodigue. Son unique triomphe a été de donner le coup de grâce à une industrie importante et d'entraver le développement d'autres industries. Il est possible que ce régime de faveur ait réussi à réhabiliter les libéraux, dont la réputation de loyalisme était mise en suspicion ; mais ça été une réhabilitation coûteuse. Ce régime disparaîtra dès que le Canada sera doté d'un gouvernement convaincu qu'il a le devoir de s'inspirer des seuls intérêts du Canada et du Canada seul, dans l'élaboration de son système fiscal.

Je pourrais continuer...

M. FIELDING : L'honorable député pourrait-il emprunter quelque citation au "Mail"?

M. ARMSTRONG : Je pourrais citer d'autres expressions d'opinion empruntées aux journaux, mais je me bornerai à donner lecture des observations formulées par le Gouverneur général, le 29 novembre, à Toronto, et qui rappellera, au moins, au Gouvernement la nécessité de meilleures relations commerciales avec l'empire allemand. Voici ce que dit Son Excellence :

Si le développement de la colonisation continue à marcher de ce pas, avant qu'il soit longtemps les cultivateurs du Dominion dirigeront leurs regards vers les marchés de l'Orient, afin d'y trouver des débouchés pour leurs produits. Je suggérerais donc de bien veiller à ne pas enseigner aux orientaux à imiter les coutumes des occidentaux, en fermant leurs portes à un commerce dont le développement peut être intimement lié à votre prospérité.

Bien que le Canada possède la route commerciale naturelle entre l'Europe et l'Orient, l'année dernière, les exportations des Etats-Unis au Japon ont atteint le chiffre de $50,000,000, tandis que les exportations du Canada, pays contenant la route que d'après les decrets de la nature, doit suivre à l'avenir, le commerce s'acheminant vers le Japon, ont à peine atteint le maigre chiffre d'un demi-million de dollars, soit la centième partie du commerce qui s'achemine vers le Japon, des ports plus éloignés des Etats-Unis.

Produits alimentaires canadiens.

A mon avis, il serait fort avantageux au Canada que l'on tentât des démarches plus actives qu'on ne le fait en ce moment, pour apprendre aux populations du Japon, de la Corée et de la Chine à apprécier l'excellence des produits alimentaires canadiens, pour lesquels il serait facile, paraît-il, de créer une demande considérable, avec peu d'organisation et à peu de frais.

Messieurs, si vous me demandez de vous indiquer les points qui, à mon avis, sollicitent le

plus vivement l'attention de ceux qui peuvent dérober quelques instants à l'agréable tâche d'amasser une fortune, je répondrais qu'à mon avis, voici les mesures que semblent le mieux répondre aux principaux besoins du Canada :

1. Etablir sur de bonnes et durables assises le commerce futur avec l'Orient.

2. Perfectionner votre système de transport à l'est et à l'ouest, et assurer au Canada, dans toute leur plénitude, les avantages de sa position géographique.

Cela ne peut-il pas aussi bien vouloir dire qu'il était nécessaire d'ouvrir le marché allemand au commerce canadien? Que dit le rapport du chemin de fer canadien du Pacifique du 9 novembre?

Le chemin de fer canadien du Pacifique rapporte que bien que la récolte de blé de l'ouest se soit faite deux fois plus rapidement que l'an dernier, les expéditions de Fort-William jusqu'à date ont été de beaucoup inférieures à celles de l'année dernière.

La raison de cette diminution considérable, c'est que la demande, pour le blé canadien en Angleterre, a été de beaucoup moins forte que l'année précédente, par suite des grandes quantités de blé reçues de l'Argentine.

Que dit aussi M. Alex. McPhee, le grand exportateur de grain du Canada, de notre commerce d'exportation?

M. McPhee, de la maison A. McPhee et Cie, exportateurs de Montréal, est de passage à Winnipeg depuis quelques jours.

Nous devrions entretenir des relations plus suivies avec le continent. Actuellement l'Allemagne qui achète du blé de la Russie, impose des droits différentiels sur les produits du Canada, et il faudrait obvier à ce désavantage. C'est à nos hommes d'Etat à trouver le moyen d'y arriver, mais la chose doit être possible.

Il clôt ses remarques en disant :

Le commerce entre les Etats-Unis et le continent augmente rapidement et il dépasse certainement leur commerce avec l'Angleterre, tout considérable qu'il est.

Durant le mois dernier 90 navires seulement sont partis des ports américains de l'Atlantique pour la Grande-Bretagne, tandis que 126 navires sont partis des mêmes ports pour le continent.

Ces citations démontrent la nécessité pour notre Gouvernement d'entretenir de meilleures relations commerciales avec l'empire allemand. On calcule que le Canada possède aujourd'hui 700,000 cultivateurs dont les produits représentent une somme de $500,000,000. Or l'Allemagne, avec sa population de 60,000,000 formée des races les plus intelligentes et les plus instruites du globe, avec son commerce qui grandit sans cesse et pénètre sur tous les points du monde civilisé, avec un chiffre d'importations qui atteint $1,340,178,000, avec un chiffre d'exportation de $1,111,800,000, l'Allemagne, dis-je, importe pour plus de $200,000,000 de produits agricoles, et le Canada ne figure dans cette importation que pour la bagatelle de $800,000, pendant que la république Argentine vend pour $48,000,000 de produits à l'Allemagne et l'Australasie, $28,000,000.

M. ARMSTRONG.

Je pourrais continuer à citer les chiffres des exportations des autres pays en Allemagne qui est aujourd'hui le deuxième marché du monde. L'an dernier, nos exportations en Allemagne n'ont été que de $896,739, et ces exportations ont été frappées d'une surtaxe. Je suis convaincu que l'an prochain nos exportations en Allemagne seront loin d'atteindre ce chiffre. Le total de nos exportations en Allemagne est de $1,872,000. Comparons ces chiffres avec ceux des autres nations. J'ai ici un volume intitulé "Statistical Abstract of the World" auquel j'emprunte les chiffres des importations de l'Allemagne, en 1902 :

Autriche-Hongrie	$165,000,000
Belgique	46,000,000
Danemark	17,000,000
France	72,000,000
Italie	44,000,000
Pays-Bas	46,000,000
Russie	180,000,000
Finlande	3,000,000
Espagne	17,000,000
Royaume-Uni	132,000,000
Argentine	48,000,000
Brésil	27,000,000
Chili	21,000,000
Uruguay	3,000,000
Venezuela	2,000,000
Indes anglaises	51,000,000
Chine	6,000,000
Indes hollandaises	21,000,000
Australasie anglaise	28,000,000
Egypte	10,000,000
Sud-africain anglais	10,000,000
Amérique Britannique septentrionale	2,248,000
Guatémala	5,000,000
Mexique	2,000,000
Etats-Unis	212,000,000

Prenons d'abord le commerce de la petite République Argentine et comparons-le au nôtre ; voyons le trafic qu'elle fait avec l'Allemagne, en dépit d'un éloignement de 6,000 milles du marché allemand. En 1904, l'Argentine dont la population est de 5,000,000, chiffrait ses importations par $187,000,000 et ses exportations par $264,000.000. Durant le même exercice, nos importations ont atteint $259,000,000 et nos exportations $213,000,000. La population de la république Argentine était de 3,400,000 en 1891 et de 4,400,000 en 1891 et de 4,900,000 en 1904.

L'honorable ministre des Finances nous a parlé de la merveilleuse prospérité du Canada, mais quand nous comparons nos progrès avec ceux des autres nations, nous constatons que nous sommes dépassés. En 1891, les importations de l'Argentine n'étaient que de $67,00,000 et elles avaient atteint $187,000,000 en 1904, et pendant la même période ses exportations sont passées de $103,000,000, à $264,000,000. En 1904, ce pays a exporté pour $150,000,000 de produits agricoles—83,000,000 de boisseaux de blé, 1,000.000 de quartiers de bœufs, 93,000.000 de tonnes de farine, 396,000 ballots de laines, 3,000.000 de moutons gelés. Si on tient compte du peu de population de ce pays, on est obligé d'admettre que son commerce a pris une extension merveilleuse.

Pendant dix longues années, notre gouvernement a entassé bévues sur bévues, au sujet du commerce avec l'Allemagne, et d'après ce que je vois, la situation va en s'aggravant. L'an dernier on nous recommandait de rester tranquilles et d'attendre. Je pourrais rappeler ici les propres paroles de l'honorable chef du Gouvernement dans son discours sur le projet du Transcontinental —" le temps n'attend pas, la marée montante de la prospérité nous envahit ".

Que le ministre des Finances sache bien que la marée montante du commerce canadien demande à grands cris que le Canada soit admis sur les marchés du monde et s'il veut consulter les principaux exportateurs du pays, il verra que tous désirent ardemment que le marché allemand ne leur soit pas fermé. L'an dernier on a épuisé le vocabulaire pour trouver des expressions appropriées, pour bien marquer le mépris dans lequel on tenait ceux qui avaient l'audace de dire que c'est grâce aux bévues du Gouvernement que nous avons perdu le marché allemand. Cette année, j'attendais avec impatience le discours du ministre des Finances sur le tarif, dans l'espérance d'y trouver des paroles rassurantes sur nos relations commerciales avec l'Allemagne, mais pas un mot d'encouragement ne nous a été donné et nous devons nous résigner à notre sort, sans espoir d'amélioration.

Combien de temps encore, le Canada supportera-t-il ce fardeau ? Loin de chercher à améliorer la position, le ministre des Finances travaille à rendre la rupture plus complète. Il fait un peu de tapage à propos des soies et des cravates qui nous viennent d'Allemagne, et il voudrait nous faire croire qu'il fait tout ce qu'il est possible de faire. Il admet implicitement que depuis dix ans ces marchandises allemandes sont entrées au Canada en passant par l'Angleterre et ont profité du traitement de faveur accordé à ce dernier pays. A l'avenir il obligera les expéditeurs anglais à appliquer sur ces articles un travail représentant au moins un quart de leur valeur, avant de pouvoir les expédier au Canada.

Voyons avec quelle incurie cette question a été traitée par le Gouvernement. Au commencement du mois de mars dernier j'ai demandé certains renseignements relatifs au tarif et un exemplaire du tarif allemand pour pouvoir renseigner les Canadiens qui exportent des marchandises en Allemagne. J'ai renouvelé ma demande à plusieurs reprises et ce n'est que le 20 juillet que j'ai pu obtenir un exemplaire du tarif allemand, et je défie qui que ce soit de trouver dans le document qui m'a été fourni, le moindre renseignement sur ce que les exportateurs canadiens auraient à payer sur leurs marchandises pour les faire admettre sur le marché allemand. Il n'est pas possible pour un gouvernement de se montrer plus négligent dans une affaire aussi importante.

L'honorable ministre de l'Agriculture a aussi fait preuve de la même incurie. Les cultivateurs de ce pays comprennent aujourd'hui que leurs intérêts ont été négligés et qu'on ne les a pas traités avec justice dans cette affaire. Le devoir du ministre de l'Agriculture était d'insister auprès de ses collègues pour leur faire comprendre la nécessité d'ouvrir de nouveaux débouchés à nos produits.

Quand les Etats-Unis ont constaté que le tarif allemand leur était défavorable, ils ont immédiatement entamé des négociations avec le gouvernement de ce pays et ils en ont obtenu des concessions grâce auxquelles ils ont bénéficié du tarif minimum du 1er mars 1907. A l'heure qu'il est, une commission américaine est rendue en Allemagne ; elle est fêtée et choyée dans toutes les principales villes de l'empire et je n'ai aucun doute qu'elle reviendra avec des arrangements douaniers favorables au commerce américain. Il n'y a pas de doute, non plus, que ces concessions seront très désavantageuses au commerce canadien.

Pourquoi le Canada n'obtiendrait-il pas pour ses produits sur le marché allemand des conditions aussi favorables que celles qui sont accordées aux produits des Etats-Unis ? Il est du devoir du ministre de l'Agriculture de nous obtenir l'entrée de ce marché, et le Gouvernement devrait avoir des représentantts commerciaux dans tous les pays. Le jour n'est pas éloigné où l'on se rendra compte de l'importance de nos relations commerciales avec les autres nations du globe.

L'honorable ministre me répondra sans doute que nous avons M. Preston, chargé de veiller aux intérêts du Canada en Orient, mais qui est ce M. Preston ? C'est un homme dans lequel les Canadiens n'ont aucune confiance. C'est une insulte à la population de ce pays de la faire représenter en Orient par M. Preston. J'espère que l'honorable ministre des Finances nous donnera à l'étranger des représentants d'une réputation irréprochable, et non des hommes tarés comme M. Preston.

En 1904, le Canada n'a exporté que pour $37,000 de farine au Japon et l'an dernier, pour $60,000. Il faudra des années et des années pour habituer les Japonais à consommer les produits agricoles du Canada, tandis que l'Allemagne est toute prête à nous en prendre pour $200,000,000 annuellement. Malheureusement ses marchés nous sont fermés. Pendant que l'opposition demande que les portes de ce pays soient ouvertes à nos produits, le Gouvernement, par sa politique imprévoyante, rend tout rapprochement de plus en plus difficile.

En 1904 les Etats-Unis ont expédié pour $1,300,000 de farine au Japon, et en 1905, pour $1,800,000. En regard de ces chiffres, nous n'avons à mettre qu'une exportation de $37,000.

L'honorable député de Lisgar prétend que le Manitoba est capable de produire 500,000,000 de boisseaux de blé et que le rendement de l'an dernier a été de 115,000,000. Si l'on considère que le Manitoba n'a qu'une étendue de 73,000 milles carrés, et que la superficie des nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan est de 500,000 milles carrés, on comprend que ces territoires produiront des centaines de millions de boisseaux de blé d'ici à quelques années. Dans ces conditions, il n'est que raisonnable de supposer que la population de l'ouest demandera avec raison que le marché allemand ne soit pas fermé à ses produits.

Nous avons beau être fiers de nos villes et de nos industries, elles feraient piètre figure si nous n'avions pas les richesses agricoles du Canada pour les appuyer. La population des Etats-Unis augmente rapidement, et d'année en année ce pays consommera sur les lieux une plus forte proportion de ses produits. Ce sera alors le tour du Canada. Nous aurons besoin de nouveaux débouchés pour l'écoulement de nos produits agricoles et comme l'Allemagne n'importe pas seulement des produits agricoles, mais aussi d'énormes quantités de minerai de fer et de bois, nous devons profiter de toutes les occasions qui se présentent pour établir solidement notre commerce avec ce pays.

Les exportations des Etats-Unis en Allemagne, en 1895, étaient de $98,615,000 et en 1905, de $234,000,000. N'est-il pas raisonnable de supposer qu'avec des relations cordiales avec ce pays, nos exportations en Allemagne seraient aujourd'hui plus considérables qu'elles ne le sont? Je n'ai pas le moindre doute que les Etats-Unis ont largement tiré profit de nos chicanes avec l'Allemagne et que son commerce s'en est ressenti.

En 1905 les Etats-Unis ont exporté en Allemagne 17,000,000 de boisseaux de blé pendant que le Canada lui vendait $750 de farine et pas un grain de blé. En 1905, les Américains ont vendu à l'Allemagne pour $14,000,000 de saindoux, 14,000,000 de livres de bacon, pour $4,700,000 de tabac et 19,000,000 de livres de pommes sèches. Le ministre des Finances n'ignore pas que pendant des années le Canada a expédié de grandes quantités de pommes séchées en Allemagne, mais que ce commerce a cessé depuis la surtaxe. Si nous avions des relations amicales avec ce pays, il est certain que nos produits agricoles auraient une plus grande valeur. On a calculé, il y a quelques années que le Canada produirait 20,000,000 de barils de pommes et, cependant, il n'en exporte que 1,500,000 barils. Quelle source de richesse si nous avions pu exporter au moins la moitié de ces 20,000,000 de barils !

Le total des exportations des Etats-Unis en Allemagne s'élève à $234,000,000, et ce pays importe d'Allemagne pour $122,000,000. En 1905, l'Allemagne a importé pour $66,000,000 de blé, $3,000,000 de farine et $34,000,000 d'orge. Voilà des chiffres que je demande au ministre de l'Agriculture de retenir. Autrefois nous vendions de l'orge aux Etats-Unis et les cultivateurs d'Ontario en produisaient des millions de boisseaux, mais ce temps n'est plus. Le ministre de l'Agriculture sait comme moi que le Canada est un des pays les plus renommés pour la qualité de son orge et je répète que l'an dernier, l'Allemagne en a importé pour $43,000,000. Mais grâce à la surtaxe allemande sur les produits canadiens, nous ne pouvons plus exporter un seul boisseau d'orge sur ce marché.

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami voudrait-il nous dire s'il possède quelque preuve que l'Allemagne est disposée à renouer ces relations amicales qu'il prétend devoir être si avantageuses au Canada ; voudra-t-il nous dire aussi s'il approuve le maintien de la surtaxe tant que des arrangements n'auront pas été conclus.

M. ARMSTRONG : Monsieur l'Orateur, j'ai entendu beaucoup de questions posées par des membres de cette Chambre, mais celle-ci est certainement une des plus absurdes de toutes celles que j'ai entendues. Voici un député ministériel ayant tout l'attirail du Gouvernement à sa disposition, et il ne sait pas si le Gouvernement devrait faire quelque chose pour que le marché allemand ne soit pas fermé aux produits du Canada. Je m'étonne de voir l'honorable député poser une pareille question. S'il veut joindre ses efforts à ceux que faits l'opposition depuis deux ans, pour obtenir du ministre des Finances et du ministre de l'Agriculture qu'ils nous ouvrent les marchés de l'Allemagne, il aura fait quelque chose pour les cultivateurs du Canada.

L'Allemagne importe annuellement pour $11,000,000 de seigle et l'honorable ministre de l'Agriculture sait, comme nous, que le Canada produit de grandes quantités d'excellent seigle.

Je pourrais continuer indéfinitivement la nomenclature des énormes quantités de produits de toutes sortes que l'Allemagne importe et que le Canada pourrait lui vendre à des conditions avantageuses. Un marché qui absorbe annuellement pour $200,000,000 de produits agricoles, vaut assurément la peine qu'on s'en occupe. L'Allemagne peut plus facilement se passer de nous que nous pouvons nous passer d'elle. Le Gouvernement s'imagine qu'il fait la guerre à l'Allemagne, mais c'est à nos cultivateurs qu'il la fait, aux propriétaires de mines canadiens, aux commerçants de bois canadiens, aux industriels canadiens. Les Etats-Unis ont pu obtenir des concessions par des voies diplomatiques. Pourquoi n'en pourrions-nous pas faire autant ?

Si notre commerce avec l'Allemagne diminue, notre commerce avec les Etats-Unis augmente. Tout ce que je demande pour le Canada, c'est de pouvoir lutter à armes

égales. Maintenant que le marché allemand nous est fermé, il ne nous reste plus que celui de l'Angleterre, et ce dernier est ouvert à tous les autres pays, aux mêmes conditions qu'à nous. Le Gouvernement manque évidemment de gouvernail. Au lieu de chercher à restreindre notre commerce, nous devons travailler à nous créer de nouveaux débouchés. Le fond de l'affaire c'est que le Gouvernement est grisé de la prospérité qui règne au Canada, prospérité à laquelle il a fort peu contribué. Il est lancé dans la voie de la spéculation effrénée. Il ne s'inquiète pas de dépenser des dizaines de milliers de dollars pour des quais où il ne vient pas de navires. Il ne s'inquiète pas de dépenser des dizaines de milliers de dollars pour construire des élévateurs dans lesquels il n'entre pas de grain. Il ne s'inquiète pas de dépenser des dizaines de milliers de dollars pour construire des ponts qu'il n'a pas le droit de construire. Il ne s'inquiète pas d'encourager des entreprises comme la " North Atlantic Trading Company ", au grand détriment du pays, mais pour le grand avantage de quelques-uns de ses amis. Il est tout disposé à concéder des terrains de pâturages à ses amis, même s'il faut pour cela priver la population de ses droits aux terres publiques.

Mais lorsqu'il s'agit de dépenser quelques milliers de dollars pour donner plus d'expension à notre commerce extérieur, c'est tout une autre affaire. Le Gouvernement est lancé à toute vapeur. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, cette histoire, racontée par M. Drummond d'un jeune homme qui avait quitté le toit paternel et qui avait amassé quelque argent à l'étranger. Il revint dans son village par le train rapide, et vêtu de ses plus beaux habits. C'était un trop grand personnage pour se contenter des mets qu'on lui servait à la table familiale et il ne pouvait même supporter l'odeur des meilleurs cigares que pouvait fournir la localité. Il s'éloigna de nouveau, mais il dût revenir au pays, et cette fois, dans le wagon-frein d'un convoi de marchandises.

Le gouvernement actuel a dépensé l'argent du peuple sans compter, mais le jour n'est pas éloigné où il lui faudra s'en revenir dans le wagon-frein. Il a renié tous les principes qu'il professait autrefois et il a cherché à faire croire au peuple que c'est lui qui a fait le Canada prospère. On se rappelle qu'en 1896, les libéraux disaient : Confiez-nous l'administration du pays et nous vous ouvrirons le marché des Etats-Unis ; nous vous donnerons un marché de 80 millions d'âmes et des relations commerciales avec toutes les nations du globe. C'est ainsi qu'ils parlaient, d'un bout à l'autre du pays. Cependant, ils étaient à peine au pouvoir qu'ils commencèrent à se chamailler avec les autres pays et il en est résulté que notre commerce avec ces pays a été retardé.

Je défie le ministre des Finances de nommer un pays important avec lequel nous faisons aujourd'hui un commerce plus profitable qu'en 1895. Nous avons subi dix longues années de charlatanisme, dix longues années de mauvaise administration commerciale.

Dans son discours sur le budget, le ministre des Finances a laissé entendre qu'il ne considère pas le commerce du Canada avec l'Allemagne comme une affaire importante. Ce n'est assurément pas ce qu'il a voulu dire. S'il étudie attentivement la question, il verra que le marché de l'Allemagne est bien celui que nous avons le plus grand intérêt à nous assurer, à l'heure qu'il est.

J'aimerais aussi qu'il nous expliquât pourquoi les avantages que nous donnons aux produits anglais ne nous confèrent pas sur les marchés de l'Angleterre un meilleur traitement que celui qui est accordé aux produits de toutes les autres nations, indistinctement. Le marché anglais n'est pas régi par les sentiments ou la sympathie, comme voudrait le faire entendre le ministre, mais par la qualité des marchandises. S'il visitait les marchés de Liverpool, de Londres et de Glasgow, comme je l'ai fait, il constaterait que les sentiments n'y sont pour rien. Celui qui irait faire du sentiment sur ces marchés se ferait rire au nez.

Je m'étonne de voir des hommes occupant de hautes positions dans le Gouvernement de ce pays, parler comme ils le font de cette question. Si, dans les rangs de l'opposition, nous ne sommes pas tous d'accord sur certains points, les divergences d'opinion sont encore bien plus marquées chez nos adversaires, sur nombre de questions.

L'état de nos relations avec l'Allemagne retarde l'immigration de ce pays. Le Canada ne peut désirer de meilleurs colons que les Allemands. Je recommande au ministre des Finances, de faire un voyage aux Etats-Unis pour voir le rôle joué par les immigrants allemands dans le développement de l'industrie et de l'agriculture chez nos voisins. En retardant l'immigration allemande au Canada, on cause un tort incalculable au pays.

A ce propos, je tiens à faire observer que ce n'est que longtemps après l'application de la surtaxe canadienne que le gouvernement allemand s'est décidé à appliquer une surtaxe sur les produits du Canada.

L'honorable ministre des Finances n'a pas oublié qu'en 1897, il a accordé une détaxe de 12½ p. 100 aux produits anglais et obtint de l'Angleterre qu'elle dénonçât son traité avec l'Allemagne. En 1898, il porta la détaxe sur les produits anglais à 25 p. 100. L'Allemagne se crut lésée par cette décision et nous appliqua son tarif maximum. Le ministre des Finances ne se tint pas pour satisfait. En 1900, il porta la détaxe sur les produits anglais à 33⅓ p. 100 et en 1903, l'Allemagne, croyant que le Canada était décidé à mettre tous les obstacles possibles au commerce allemand avec le Canada, vota une loi imposant une surtaxe sur les produits de ce pays. Le Canada, à son tour,

frappa les produits allemands d'une surtaxe. Ce n'est que le 1er mars de cette année que la surtaxe allemande a été appliquée aux produits canadiens.

L'honorable ministre des Finances n'espère pas sérieusement qu'en appliquant le tarif moyen à un pays quelconque, il en obtiendra un traitement de faveur en échange. Un membre de cette Chambre a comparé ce tarif moyen à la fameuse brique dorée dont ce servent les filous pour attrapper les nigauds, et je crois que c'est la meilleure définition qu'on en puisse donner. C'est un ramassis d'idées opportunistes. Le ministre des Finances dans son discours sur le budget (page 309 v.a.) dit :

> Nous croyons qu'elle a eu le louable résultat de faire mieux apprécier les produits canadiens en Angleterre. Bien qu'il soit difficile de le prouver, nous avons la conviction que le tarif de faveur a favorisé la consommation des produits canadiens en Grande-Bretagne.

J'ai déjà dit ce que je pensais de cette prétention du ministre et je ne crois pas qu'il y revienne. Le marché anglais est le seul sur lequel nous puissions écouler nos produits, mais le marchand anglais ne se laisse pas guider par les sentiments ; il ne considère que la qualité de la marchandise.

Sur cette question du traitement de faveur accordé à l'Angleterre, je désirerais avoir certains éclaircissements du ministre des Finances. L'an dernier, il disait que c'était une affaire de famille entre le Canada et l'Angleterre. S'il en est ainsi, pourquoi certaines colonies sont-elles mieux traitées que nous ? Pourquoi tous les membres de la famille ne sont-ils pas traités de la même manière ? Pourquoi fait-on une exception pour un des enfants de la famille—le Canada ? Avant l'adoption de ce tarif de faveur, nous étions au rang des colonies favorisées, et aujourd'hui, nous n'y sommes plus. Pourquoi ? L'honorable ministre des Finances osera-t-il prétendre que ce n'est pas à l'attitude du gouvernement canadien sur cette question d'un tarif différentiel, que nous devons d'être traités comme nous le sommes ? Je ne crois pas qu'il ose le prétendre.

J'ai étudié attentivement le mouvement de notre commerce avec l'Allemagne et si j'avais le temps de faire la revue des rapports, je prouverais que les marchandises qui nous viennent d'Allemagne ne causent guère de préjudice à nos industries, tout en étant très utiles aux ouvriers et aux cultivateurs de ce pays. Ces marchandises allemandes se vendent généralement à bas prix. Par exemple, nous importons d'Allemagne pour $313,000 de fourrures peu coûteuses. Le cultivateur qui achète un pardessus en fourrure ou une couverture en fourrure pour sa voiture, peut être certain qu'il paie la surtaxe. Nous importons aussi pour $180,000 de jouets, et ici encore, les ouvriers qui achètent des jouets pour leurs enfants, sont obligés d'acquitter la surtaxe qu'il a plu à ce Gouvernement d'imposer sur ces articles. Que les ministres interrogent les classes pauvres du Canada et leur demandent s'ils trouvent juste cette surtaxe sur les marchandises allemandes ?

Il est encore une autre question sur laquelle je tiens à appeler spécialement l'attention de la Chambre. Le public, en général, se fait une fausse idée des effets de ce traitement de faveur. On suppose, assez généralement, que c'est une sorte de libre-échange, mais c'est tout le contraire. Ce traitement de faveur accordé à l'Angleterre ferme des débouchés à l'écoulement de nos produits ; il nous oblige en quelque sorte, à ne traiter qu'avec une seule nation et place nos industriels et nos producteurs dans une situation très défavorable. Cette politique douanière nous ferme les marchés les plus importants et nous oblige à acheter sur un marché restreint. Y a-t-il dans cette Chambre un seul homme d'affaires qui n'admette pas que si nous pouvions expédier un tiers de nos exportations actuelles en Allemagne et les deux autres tiers en Angleterre, nous n'obtiendrions pas de meilleurs prix pour nos produits ? Je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre ose nier cette proposition.

Je ne m'attends pas à recevoir beaucoup d'encouragement du Gouvernement sur ce point, mais si les honorables membres de la droite se donnent la peine d'étudier la question, ils verront qu'elle est de la plus haute importance pour le Canada. Je suis fermement convaincu, monsieur l'Orateur, que le jour n'est pas éloigné où les cultivateurs de ce pays demanderont l'abolition de la surtaxe sur les marchandises allemandes, pour que le marché de ce pays nous soit ouvert et que nos produits puissent y pénétrer aux mêmes conditions que ceux des autres pays. Pas un ministre, pas un député de la droite ne peut donner une bonne raison pour justifier l'imposition de cette surtaxe. La seule excuse que l'on donne c'est que c'est une représaille exercée contre l'Allemagne pour quelque chose qu'on s'imagine qu'elle nous à fait. C'est le gouvernement canadien qui a ouvert les hostilités, il n'y a pas à se le cacher.

Le Gouvernement ne manquera pas d'accueillir ces paroles par des murmures et des froncements de sourcils, mais il semble être dans sa nature de froncer les sourcils et de murmurer chaque fois qu'on lui signale une réforme qu'il sent qu'il devrait faire mais qu'il est incapable d'accomplir.

J'ai soulevé cette question parce que je considère qu'il n'y a pas un moment à perdre pour travailler à établir entre le Canada et l'Allemagne des relations commerciales plus satisfaisantes. Surveillons avec un soin jaloux les intérêts des producteurs de ce pays, et par ce moyen nous assurerons la continuation de la prospérité dont nous jouissons. Mais pour cela, il faut aborder les questions franchement, avec un es-

prit large, sans se laisser emporter et sans jeter le blâme à ceux qui agissent par patriotisme et pour le plus grand bien du pays.

M. FIELDING : Afin d'éviter tout malentendu, je tiens à déclarer, tout d'abord, que je n'admets pas un seul mot de ce que vient de dire l'honorable député relativement à nos relations commerciales avec l'Allemagne, et si j'interprète bien l'opinion publique de ce pays, elle blâmera tout ce qu'il vient de dire sur cette question de nos relations commerciales avec l'Allemagne ; elle dira que ces paroles sont injustifiables, et inopportunes, et je suis certain qu'elles ne trouveront pas d'écho dans le pays.

De plus, j'ai raison de penser qu'il se trouve en cette enceinte parlementaire bien peu de députés qui partagent l'avis de mon honorable ami. Les sentiments qu'il a exprimés sont de nature à créer une fausse impression à l'étranger et, si l'on n'en fait immédiatement justice, à nuire aux négociations que nous pourrions entamer avec l'Allemagne. Je fais cette observation avec tous les égards que je dois à l'honorable député, dont la bonne foi ne me laisse aucun doute. J'ai la certitude que son opinion n'est partagée ni par aucun groupe important de la population, ni même par un nombre appréciable de ses collègues de la Chambre. Les pays auxquels pourrait venir le désir d'entrer en négociations avec nous, que ce soit l'Allemagne ou n'importe quelle autre nation, devront se convaincre d'abord que les sentiments exprimés par l'honorable député ne sont ceux d'aucune partie notable de la population du Canada.

M. ARMSTRONG : Je crois exprimer le sentiment d'une grande partie de la population canadienne. Depuis dix ans le Gouvernement néglige son devoir ; il prétend avoir tenté de régler cette question : ses efforts ont abouti à l'avortement. Jusques à quand va-t-il priver le Canada des débouchés du marché allemand ? Si le ministre des Finances ose affirmer que mes observations ne sont pas motivées, c'est qu'il ne se rend pas compte de l'état actuel du commerce de notre pays. Je crois sincèrement qu'avant bien des années le peuple canadien demandera qu'on lui crée des débouchés en Allemagne.

M. LALOR : J'aimerais faire quelques observations sur le tarif moyen ; pour cela, je me placerai au point de vue du fabricant qu'intéressent nos relations commerciales avec l'Allemagne. J'ai prêté une oreille attentive au remarquable discours de mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong). Nous sommes généralement d'accord sur les questions d'ordre public; aussi est-ce avec regret que je me vois dans l'impossibilité d'agréer les arguments qu'il a invoqués ce soir à l'égard de la question du tarif. Il a dû étudier cette question au point de vue théorique, et non au point de vue pratique ; peut-être même il a dû l'étudier à son point de vue d'importateur et d'exportateur faisant affaires en Allemagne.

Si je ne me trompe, la surtaxe que l'Allemagne a imposée sur les produits canadiens ne frappe pas toutes les marchandises que nous exportons en Allemagne. Mon honorable ami a mis les pommes tapées au nombre des produits exportés par le Canada. On me permettra peut-être de faire observer ici que je suis peut-être le plus grand fabricant de pommes tapées au Canada et que j'en exporte de grandes quantités en Allemagne. Depuis dix ans, mes exportations n'ont pas diminué et je n'ai pas eu à payer de surtaxe. Je donne cette explication afin que mon honorable ami et la Chambre sachent à quoi s'en tenir sur ce point.

Mais ce qui me concerne plus particulièrement, c'est l'importation au Canada des marchandises de provenance allemande. Je suis fabricant de tricots. Principal actionnaire d'une importante fabrique de la ville que j'habite, il va sans dire que je dois, à ce titre, porter un intérêt particulier à l'importation au Canada des tricots de provenance allemande. Après l'explication que le ministre des Finances nous en a donnée, le tarif moyen ne laisse pas de m'inspirer des craintes sérieuses, et ce n'est pas sans raison. L'exposé budgétaire du ministre et ses observations de ce soir donnent lieu de penser que le tarif moyen a déjà donné naissance à des négociations dont il ne juge pas à propos de nous parler en ce moment. Il connaîtra ma manière de voir en tant que fabricant de tricots quand je lui aurai dit que si l'on appliquait le tarif moyen aux laines importées d'Allemagne, il ne me resterait d'autre alternative que de fermer les portes de ma fabrique. Je prie le ministre de noter l'exposé que je vais lui faire de la situation où se trouve l'industrie des tricots.

De toutes les fabriques canadiennes de tricots, la mienne est celle où l'on utilise le plus de fil de laine peignée; le chiffre de nos importations de ce produit est plus considérable que celui de n'importe quel autre établissement semblable. Sur chaque livre que nous en importons, nous acquittons un droit de 12½ p. 100, et tous nos produits sont fabriqués avec du fil de laine peignée. Le tarif de faveur établi à l'égard de la Grande-Bretagne nous donne, par rapport à ces articles, une protection de 22½ p. 100, ce qui pour nous, équivaut à 10 p. 100 de protection contre les produits semblables importés à la faveur du tarif différentiel.

Voyons maintenant ce qui résulterait de l'application du tarif moyen aux tricots allemands. Le tarif général porte bien l'imposition d'un droit protecteur de 30 p. 100, mais il convient de se rappeler que nous avons à acquitter un droit de 12½ p. 100 sur chaque livre de fil de laine peignée que nous employons, ce qui réduit à 17½ p. 100 le droit qui nous protège contre la concurrence allemande. Quel est le député qui osera prétendre qu'un droit de 17½ p. 100 nous per-

mettra de supporter la concurrence de l'Allemagne, quand on sait qu'en ce pays-là les ouvrières se paient 25 cents par jour, tandis que le salaire de nos ouvriers varie entre $6 et $15 par semaine ? Il nous serait absolument impossible de résister à la concurrence de l'Allemagne et du bon marché de sa main-d'œuvre.

En outre, on a là-bas des avantages qui nous manquent ici. Les fabricants allemands utilisent les rebuts de leurs manufactures et ont des procédés grâce auxquels ils peuvent fabriquer les tricots quand la laine est encore chaude. Le fil de laine et la main-d'œuvre ne coûtant presque rien aux fabricants allemands, j'affirme que nous serions obligés de fermer nos manufactures si l'on admettait l'Allemagne à bénéficier du tarif moyen. Cette concurrence serait plus désastreuse pour ma fabrique que pour tout autre établissement industriel du Canada, parce que les articles que nous fabriquons, châles, coiffes et articles de fantaisie, se façonnent surtout en Allemagne. Ces articles, nous avons été les premiers à les fabriquer au Canada. Nous avons importé à cette fin les machines les meilleures et les plus dispendieuses qui fonctionnent sous la direction de spécialistes allemands. Nous faisons marcher notre industrie dans la voie du succès. La prospérité de la ville que j'habite dépend du maintien de la fabrique; or, si l'on devait appliquer le tarif moyen, je ne vois pas comment nous pourrions résister à la concurrence de l'Allemagne.

Je me demande pour quelle raison les droits sur les tricots sont moins élevés que ceux qui frappent d'autres articles. Ainsi, les tissus et les lainages en général sont assujettis à un droit de 35 p. 100, tandis que les droits sur les tricots sont moins élevés. Cela me paraît injuste, et je me plais à espérer que d'ici à ce que le tarif soit définitivement voté par la Chambre, le ministre des Finances aura trouvé le moyen de relever les droits sur les tricots de façon à nous mettre en mesure de soutenir la concurrence allemande.

Si le tarif devait rester en son état actuel, je n'y trouverais rien à redire, malgré l'impôt de 12½ p. 100 prélevé sur le fil de laine peignée. Que les choses restent en l'état actuel en ce qui concerne le tarif et l'Allemagne, fort bien ; mais, je le déclare franchement—et c'est en ma qualité de fabricant que je m'adresse en ce moment au ministre des Finances—si l'on admet l'Allemagne à bénéficier des dispositions du tarif moyen, il me sera impossible de soutenir la concurrence et mon industrie se trouvera ruinée. D'autres établissements se trouveront assurément dans le même cas ; si j'insiste plus particulièrement sur l'industrie à laquelle je me livre, c'est parce que je parle en parfaite connaissance de cause.

J'espère donc que le ministre des Finances n'appliquera pas les dispositions du tarif moyen ; s'il doit les mettre en vigueur, je me plais à croire que, dans l'intérêt même des fabricants canadiens, il élèvera au moins un peu les droits sur les tricots, afin de nous assurer une plus grande somme de protection avant qu'il n'en arrive à conclure un traité avec l'Allemagne ou quelque autre nation étrangère.

Quant à la concurrence que pourraient nous faire les Etats-Unis, je n'en ai cure. Nous serions même assez contents si le libre-échange prévalait dans les relations commerciales entre les deux pays, et cela parce que les fabricants américains paient à peu près les mêmes salaires que nous et que, aux Etats-Unis, le prix de revient de la fabrication est virtuellement le même qu'au Canada. Mais il en est tout autrement lorsqu'il s'agit de soutenir la concurrence de l'Allemagne; en effet, étant donné le bon marché de la main-d'œuvre dans ce pays-là et eu égard aux avantages dont y jouissent les fabricants des articles exportés au Canada, la mise en vigueur du tarif moyen équivaudrait à la ruine de l'industrie dans laquelle je suis intéressé.

M. FIELDING : Mon honorable ami vient de traiter un fort intéressant sujet en des termes que lui dictent son expérience personnelle, et j'apprécie comme il convient la valeur de ses observations ; mais il ne saurait manquer de se rendre compte de la difficulté de la situation. L'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) nous reproche d'imposer des droits sur les produits allemands, et mon honorable ami craint que nous les abaissions. Dans ces conditions, on conçoit qu'il soit assez difficile de contenter les députés de la gauche.

Je dois faire observer ici que je n'ai jamais songé à donner à entendre que nous avons entamé des négociations avec l'Allemagne dans le but de faire bénéficier cette dernière des dispositions du tarif moyen. Parlant de ce tarif au cours de mon exposé budgétaire, je me suis borné à dire que j'espérais pouvoir conclure un arrangement comportant l'abolition de cette surtaxe, pourvu que l'Allemagne consentît à nous faire des concessions suffisantes. Je n'ai pas donné à entendre que nous comptions pouvoir, dans un avenir plus ou moins rapproché, admettre l'Allemagne à bénéficier des avantages du tarif moyen ; si mes paroles ont pu faire naître l'impression qu'il se poursuit des négociations à cet effet, ma volonté n'y fut pour rien. Pour ce qui est de la surtaxe, des négociations se poursuivent dans le but d'en amener l'abolition.

Si nous avons établi une distinction entre les tricots et les autres articles fabriqués avec de la laine, c'est que nous avons lieu de croire que l'industrie des tricots est très florissante, qu'elle est plus florissante que celle des tissus de laine. D'importants établissements canadiens nous ont récemment fourni la preuve que l'industrie des tricots ne court aucun danger, qu'elle est dans une

situation florissante qu'un abaissement éventuel des droits un peu au-dessous du tarif moyen ne saurait compromettre. Je le répète donc, la raison d'être de cette distinction, c'est que nous avons tout lieu de croire que l'industrie des tricots est plus florissante que celle des tissus. Tel est, je me plais à l'espérer, le cas de l'industrie à laquelle se livre mon honorable ami (M. Lalor).

Lorsque viendra le moment de négocier avec quelque nation étrangère, je suis certain que le Gouvernement tiendra compte des observations de l'honorable député (M. Lalor) et s'abstiendra de se prévaloir de cet article du tarif pour conclure avec précipitation, sans réflexion un arrangement quelconque.

M. SPROULE : Je me permettrai de faire une observation au sujet de l'exactitude, parce que le ministre m'a assez vertement contredit lorsque j'ai déclaré ne pas me souvenir d'avoir voté sur une telle résolution, ne me rappelant pas que la Chambre eût jamais été invitée à la voter. Le ministre a prétendu que cette résolution fut proposée ici même par sir John Abbott, en 1892. Je me demande comment sir John Abbott aurait pu saisir la Chambre d'une telle résolution, puisqu'à cette époque-là il ne siégeait pas ici.

M. FIELDING : Il proposa sa résolution au Sénat.

M. SPROULE : Il était alors sénateur. Je crois me rappeler qu'une adresse quelconque fut proposée, mais je ne crois pas que la Chambre l'ait jamais votée.

M. FIELDING : Elle l'a votée.

M. SPROULE : J'ai dit que je ne m'en souvenais pas ; ce que j'ai répliqué, en somme, c'est qu'avant d'entreprendre quoi que ce fût, avant de tracasser l'Allemagne, nous voulions faire établir nettement le droit du Canada d'établir des tarifs de faveur, et c'est pour cela que nous demandions que le gouvernement impérial commençât d'abord par mettre bon ordre à ces traités. Voilà ce qu'il convenait de faire ; en agissant de la sorte, on n'aurait mécontenté ni irrité aucune nation. Ce dont je me suis plaint, c'est que, en 1897, le ministre des Finances indisposa contre nous l'Allemagne en prenant une attitude que lui interdisait lord Nutsford dans la réponse qu'il donna à la Chambre. Mais se croyant autorisé à agir comme il fit, le ministre des Finances mit ses projets à exécution et provoqua la tension qui s'est toujours accusée depuis entre le Canada et l'Allemagne.

M. FIELDING : Ce ne fut pas là la cause de nos difficultés avec l'Allemagne ; cette cause réside dans l'établissement même du tarif de faveur.

M. SPROULE : Parce que ce tarif constituait une violation de la clause de la nation la plus favorisée que comportait le traité conclu par l'Allemagne avec la mère patrie.

M. FIELDING : Mon honorable ami (M. Sproule) estime-t-il que nous n'aurions pas dû établir de tarif de faveur ? C'est l'établissement de ce tarif qui a provoqué la mauvaise humeur de l'Allemagne.

M. SPROULE : Je l'ai déjà dit, l'établissement, dans les circonstances, du tarif de faveur me sembla une erreur, parce qu'on n'avait pas commencé par éliminer les obstacles qui nous empêchaient de l'établir sans créer de froissements. Le cabinet conservateur s'est appliqué à faire régler à l'amiable la question des traités afin de pouvoir ensuite avoir le droit d'établir un tarif de faveur ; mais son successeur l'a établi sans en avoir le droit, et c'est de là que sont nées les difficultés.

M. MONK : Pour ma part, je ne saurais laisser, sans que je m'y oppose, le Parlement se dessaisir d'une partie de ses attributions pour en revêtir le cabinet, estimant que nous devrions avoir le droit de prendre connaissance de tous les arrangements que le Gouvernement pourrait songer à conclure avec d'autres nations, et de faire connaître notre sentiment sur ces arrangements avant qu'ils soient définitivement adoptés. Voici un tarif qui, si on le met en vigueur, est susceptible d'affecter une vingtaine d'industries de la division que je représente et nombre d'industries des autres parties du pays. Le principe que consacre cette proposition, c'est que le Gouvernement, sans entendre les intéressés, sans fournir à ceux qui y ont droit l'occasion d'élever la voix et sans attendre que le Parlement ait discuté la question sous chacun de ses aspects ; le Gouvernement, dis-je, sera autorisé à conclure des arrangements de cette nature. Voilà ce que je réprouve.

Au dire du ministre des Finances (M. Fielding), la loi confère déjà ce pouvoir. Elle le confère en effet, mais à l'égard de certains cas nettement définis, dont les circonstances sont pleinement prévues et où il y a urgence absolue ; mais je défie le ministre des Finances de m'indiquer un seul pays régi par des institutions parlementaires semblables aux nôtres, où un ministre soit revêtu d'un tel pouvoir. Rien de pareil ne se voit nulle part et, pour ma part, je me sens très peu enclin à me fier à l'habileté du ministre des Finances après le gâchis—je ne saurais employer d'autre expression—qu'il a semé dans nos relations avec l'Allemagne, état de choses dont, ce soir encore, il n'hésitait pas à s'attribuer le mérite.

Ceux d'entre nous qui siégeaient ici dans le temps se rappelleront, comme l'a dit mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) que sir Charles Tupper et certains de ses collègues de la gauche—l'honorable député de Grey-est était peut-être de ce nombre—prévinrent le Gouvernement qu'il allait nous

mettre dans une fausse position à l'égard de l'Allemagne et que, n'ayant pas alors le droit de mettre un pareil tarif en vigueur, il fallait s'y prendre autrement. On juge les gens d'après les résultats obtenus.

M. FIELDING : Très bien ! très bien !

M. MONK: Quel résultat obtint-on? Avant l'établissement de ce tarif, notre commerce avec l'Allemagne commençait à prendre une excellente tournure. L'Allemagne offre un vaste champ à notre activité commerciale. Qu'arriva-t-il? Chacun le sait : la mise en vigueur du tarif eut pour effet de mécontenter l'Allemagne, et depuis, le Gouvernement n'a rien tenté pour apaiser les esprits.

Le traité fut dénoncé, et mon honorable ami s'en attribua le mérite ; mais il fut démontré à maintes reprises, ici-même, que le traité ne nous concernait en aucune façon. Je l'ai entendu dire ici : Nous avons dénoncé le traité, et demain tous les employés de la douane seront occupés à percevoir la surtaxe que nous avons imposée sur les produits allemands parce que nous avions le droit de le faire. Ce droit, le chef de l'opposition l'a déjà dit, le Gouvernement ne l'avait pas ; aussi fut-on obligé par la suite de mettre sur pied un autre personnel chargé de remettre aux exportateurs allemands les droits qu'on leur avait injustement fait payer. C'est de là qu'est né le sentiment hostile.

Le Gouvernement ne saurait s'attribuer en aucune façon le mérite d'avoir dénoncé ces traités ; et pourquoi? Parce qu'il a affirmé qu'ils ne nous visaient pas. J'ai entendu sir Louis Davis déclarer ici que le plus ignorant des novices devait savoir qu'ils ne nous concernaient pas. Chose certaine cependant, c'est qu'en Angleterre comme au Canada on réclamait depuis longtemps la dénonciation de ces traités. S'ils furent dénoncés par la suite, la faute n'en fut ni à mon honorable ami ni au cabinet, parce qu'ils n'ont jamais rien tenté à cet effet.

Le ministre des Finances prétend qu'on a longtemps soutenu en Angleterre que les traités ne nous concernaient pas et que la question laissait place au doute. Quelle preuve avons-nous de cela? En quelles circonstances a-t-on jamais raisonné de la sorte? Jamais ; les légistes de la Couronne n'ont pas hésité à déclarer qu'il n'existait pas l'ombre d'un doute en Angleterre, que le Canada était compris dans les traités ; et les traités furent dénoncés. Après cela, l'Angleterre et l'Allemagne rentrèrent en négociations dans le but de régler nos relations nouvelles avec l'Allemagne. Que fit le Gouvernement? Où trouve-t-on la moindre preuve qu'il se soit donné quelque peine pour assurer au Canada un traitement avantageux à la faveur du traité que l'on était en voie de conclure ?

J'ai déjà demandé le dépôt de la correspondance relative à ce sujet. En existe-t-il ? Non. Le Gouvernement est resté absolument inactif jusqu'à ce qu'enfin un nouveau traité eut été conclu à la suite des négociations entamées entre l'Angleterre et l'Allemagne. Le Canada ne fut pas compris dans le nouveau traité parce que le Gouvernement s'était abstenu de veiller à ce que nos intérêts futurs fussent protégés par ce traité. Et c'est après tout cela que le ministre des Finances se fait un mérite énorme d'avoir usé de représailles à l'égard de l'Allemagne ; à l'en croire, tous les vrais patriotes du Canada devraient le féliciter d'avoir opposé la surtaxe au tarif hostile des Allemands. Est-ce ainsi que les nations éclairées s'y prennent de nos jours pour obtenir des avantages commerciaux ?

Mon honorable ami aurait dû entamer des négociations. Etant donné que l'Allemagne imposait des droits très élevés sur les produits canadiens, il était peut-être utile, dans le temps, de démontrer qu'il était en notre pouvoir d'user de représailles. Depuis lors, qu'a fait le ministre? Existe-t-il quelque correspondance? Y a-t-il eu des négociations? Qu'on nous en donne la preuve ! Non, il n'a rien fait ; et le résultat obtenu, c'est qu'à la suite de tout le remue-ménage provoqué par le Gouvernement, nous avons permis aux Américains de bénéficier d'un trafic formidable dont nous aurions pu garder notre part si le Gouvernement s'était montré un peu plus soucieux de nos intérêts.

En outre, le ministre des Finances, qui commet l'absurdité, à mon sens, de se vanter d'avoir créé un état de choses aussi désastreux, n'a pas su mieux servir nos intérêts en ce qui concerne les relations commerciales du Canada avec les autres pays. Nous avons négocié pendant des mois avec l'Italie ; à quoi ont abouti les négociations? A-t-on amélioré nos relations commerciales avec la France, la Belgique ou l'Australie ? Quel est le pays, j'aimerais le savoir, avec lequel nous avons amélioré nos relations commerciales ? Et le ministre des Finances voudrait que moi, par exemple, qui représente une circonscription industrielle, je le revêtisse, me fondant pour cela, j'imagine, sur ce qu'il a su faire par le passé, d'attributions comme jamais n'en fut revêtu le gouvernement de nul pays régi par des institutions britanniques ? Non, il m'est impossible d'aller aussi loin que cela ; j'y vois trop d'inconvénients. Outre la violation de la plus précieuse de nos prérogatives, du privilège antique que nous avons d'établir nous-mêmes, sans déléguer nos pouvoirs à qui que ce soit, l'échelle des impôts, il est une chose qui me frappe tout d'abord : c'est que le tarif moyen me paraît avoir été élaboré avec précipitation. En effet, nous faisons connaître à l'univers entier jusqu'où nous entendons aller dans la voie des concessions. Est-il à propos, est-il prudent d'agir de la sorte ? Lorsqu'il s'agit de négociations internationales entamées dans le but d'obtenir des avantages commerciaux, il m'a toujours semblé qu'il fallait toujours cacher

une carte dans sa manche ; c'est-à-dire que l'on doit s'abstenir de laisser savoir jusqu'à quel point on est disposé à abaisser les droits de douane, cette question devant toujours servir de prétexte à des négociations. C'est là une chose que le ministre des Finances ne doit pas ignorer.

Dès que j'eus jeté un premier coup d'œil sur le tarif moyen, j'inscrivis au feuilleton une question qui, à mon sens, n'avait rien que de fort raisonnable ; elle était ainsi conçue: Admettrons-nous à participer aux avantages dérivant du tarif moyen les pays étrangers qui n'opposent à notre tarif moyen de 18 p. 100 qu'un tarif moyen de 3 p. 100 ? A cela le ministre des Finances répondit que chaque cas serait considéré selon son mérite. A quoi bon alors faire savoir d'avance jusqu'à quel point nous sommes prêts à aller dans la voie des concessions ? Les Etats-Unis n'ont pas de tarif semblables; suivant en cela l'exemple pratique des hommes d'affaires, ils font en sorte que leurs négociations aboutissent à des arrangements grâce auxquels ils donnent le moins qu'ils peuvent et obtiennent le plus possible. Je ne sache point que nulle autre grande nation commerçante ait jamais fait connaître d'avance la limite de ses concessions. Au point de vue général, cette attitude est très prudente, car à certaines nations avec lesquelles nous pourrions faire un commerce considérable, il ne serait peut-être pas possible d'accorder tous les avantages du tarif moyen, tandis qu'en d'autres cas nous pourrions avoir tout intérêt à accorder même plus que le tarif moyen. Mais dans un cas comme dans l'autre, nous ne pourrons pas faire ce que nous voudrons, parce que nous aurons eu l'imprévoyance de nous lier les mains d'avance. Il se peut que certaines nations européennes aient un tarif semblable, mais les Etats-Unis n'en ont pas et le Canada n'en devrait pas avoir. Pour n'être pas péremptoire, cette raison n'est certainement pas dépourvue de valeur. La grande question, c'est que par ce moyen on prive la Chambre de son droit de décider elle-même les cas qui se présenteront, de défendre les intérêts des contribuables, de son droit, en un mot, de conclure des traités. C'est ainsi que le ministre des Finances désigne les arrangements à intervenir. Ce sont des traités en ce sens que si nous manquons à nos engagements, nous encourrons l'hostilité des nations avec lesquelles nous aurons traité, comme cela est arrivé dans le cas de l'Allemagne. Le Gouvernement demande des pouvoirs trop étendus ; je ne me sens pas disposé à faire une telle concession, car les négociations avec une nation étrangère durent forcément plusieurs mois, et le Parlement ne doit pas renoncer au privilège qui lui donne voix prépondérante en matière de tarif.

Prenons un exemple. L'honorable député qui m'a précédé a fait observer avec beaucoup de raison que n'eût été l'attitude maladroite du Gouvernement dans cet incident avec l'Allemagne, nous aurions probablement à l'heure actuelle avec ce pays un commerce considérable dont les Américains sont seuls à profiter ; nous n'avons réussi qu'à faire l'affaire de nos voisins. Mais il y a d'autres nations.

Il n'y a aucun doute que si le Gouvernement avait déployé un peu d'activité et s'était appliqué à entamer autant de négociations que possible,—car on peut arriver à d'excellents résultats sans recourir aux procédés qui accompagnent d'ordinaire les négociations officielles,—il eût pu s'arranger de façon à établir un fort mouvement commercial entre le Canada et la Belgique. Cela est incontestable. La Belgique importe chaque année pour $75,000,000 de bois et, si je ne me trompe, pour $100,000,000 de grains. L'an dernier ou l'année précédente, elle frappait les produits canadiens d'un droit d'un peu plus de 1 p. 100, tandis qu'elle imposait sur les produits allemands un droit moyen d'environ 18 p. 100. Cela étant, il n'y a pas à douter que cette nation demande de bénéficier des avantages du tarif moyen. Permettrons-nous que le Gouvernement admette la Belgique à bénéficier de ces avantages sans consulter le Parlement ? D'un autre côté, après avoir révélé à l'univers les dispositions du tarif moyen, refuserons-nous cette faveur à la Belgique ? Le sentiment joue un rôle important dans l'établissement de la politique douanière internationale, et le mécontentement est facile à soulever. Pour peu que le Gouvernement eût fait montre de diligence, il lui eût été facile de ne pas provoquer l'animosité de l'Allemagne.

Il paraîtrait assez étrange vraiment que nous refusions d'admettre la Belgique à bénéficier des avantages du tarif moyen quand déjà, avant l'établissement de ce tarif, nous aurions pu conclure avec cette nation des arrangements avantageux pour notre commerce. Mais si la Belgique réclamait le bénéfice de ce tarif et que nous ne fissions pas droit à sa demande, nous nous mettrions dans l'impossibilité de négocier des arrangements particuliers et nous indisposerions contre nous cette petite nation avec laquelle nous pourrions faire un commerce considérable.

Je ne veux pas que l'on revête le Gouvernement d'un tel pouvoir. Il me semble que nous ne suivons pas l'exemple d'autres nations qui s'appliquent à développer leurs relations commerciales avec les autres pays. Je crois que nos voisins du sud ont beaucoup d'avance sur nous à cet égard. J'estime que nous devrions négocier avec chacune en particulier des nations offrant un vaste champ au commerce, au lieu de promulguer ainsi ce que l'on appelle un tarif moyen, un tarif que le ministre des Finances avoue avoir élaboré sans même s'être préalablement demandé quels seront les pays qui devront en bénéficier. Lorsque je demandai à mon honorable ami s'il admettrait à béné-

ficier des avantages du tarif moyen les pays dont le tarif moyen, à l'égard des produits canadiens, n'est que de 3 ou 4 p. 100, il me répondit que chaque pays devra être jugé d'après ses mérites particuliers. Fort bien ! Mais il ne convient pas de laisser savoir d'avance quelles sont nos intentions, comme on le fait à l'aide du tarif moyen.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

Sur proposition de M. Fielding, la séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 12 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LES COMPAGNIES DE NAVIGATION DANS LES EAUX INTERIEURES.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Je demande la permission de déposer un bill (n° 34) relatif aux compagnies de navigation à l'intérieur.

Quelques VOIX : Expliquez-le.

M. ARMAND LAVERGNE : Monsieur l'Orateur, ce projet de loi est très court. Il procède du même principe que l'article de la loi sur les chemins de fer qui oblige les compagnies à transporter gratuitement les membres du Sénat et des Communes et leur bagage. J'aurais pu proposer une modification à la loi des chemins de fer, mais il m'a semblé que celle-ci ne s'appliquait pas à la navigation dans les eaux intérieures. Certaines compagnies de navigation à l'intérieur reçoivent des subventions de l'Etat sans être tenues de transporter gratuitement les membres du Sénat et des Communes. Quelques-unes profitent de cette lacune de la loi pour pousser leurs petites affaires, lorsque le Parlement est saisi de certains projets de loi. Je n'ai pas d'autre dessein que de protéger les membres du Sénat et des Communes contre les tentatives de ces compagnies. Par exemple, je citerai la compagnie de navigation Richelieu et Ontario qui est subventionnée parce qu'elle transporte le courrier sur ses bateaux. Je tiens de source certaine qu'elle offre de transporter gratuitement certains députés, pourvu qu'ils appuient ses projets de loi. Je le sais personnellement, non parce qu'on m'a fait cette offre, mais parce qu'on l'a faite à d'autres en ma présence. Ainsi, mon seul désir est d'assurer l'indépendance des membres du Parlement. Le principe du bill est le même que reconnaît la loi sur les chemins de fer lorsqu'elle décrète que les compagnies transporteront gratuitement les sénateurs et les députés.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

M. MONK.

QUESTIONS.

PROCES ENTENDUS PAR M. LE JUGE MAGEE.

M. TAYLOR demande :

1. Le ministère sait-il que M. le juge Magee a entendu plusieurs procès dans les différentes cours d'assises de la province d'Ontario ; qu'il a souvent pris des procès en délibéré ; que, dans certains cas, bien qu'une année se soit écoulée et, quelquefois, deux années, depuis l'instruction de ces procès, il n'a pas jugé à propos de rendre son jugement, ce qui cause un tort considérable aux plaideurs ?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures prendra-t-il, afin que le jugement soit rendu le plus tôt possible dans ces différentes causes ?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Le ministère de la Justice a, dans un petit nombre de cas, reçu des plaintes de cette nature.

2. Le ministre de la Justice a eu des pourparlers à ce sujet avec M. le juge Magee.

PAIEMENTS FAITS A LA COMPAGNIE " AMERICAN BANK NOTE ".

M. FOSTER (par l'organe de M. Taylor) demande :

Combien a-t-on payé à la compagnie " American Bank Note," pendant chaque exercice écoulé depuis 1897, pour services rendus a) au département des Finances ; b) au département des Postes; c) au département du Revenu de l'intérieur ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : La réponse à cette question se trouve dans le tableau suivant :

Exercice.	(a) Finances.	(b) Postes	(c) Accise.
1896-7..	$ 83,656 15	$ 8,283 00	
1897-8..	44,933 73	27,848 99	$ 17,545 36
1898-9..	49,943 04	46,469 49	15,125 12
1899-0..	54,950 35	48,263 57	33,078 57
1900-1..	54,886 58	46,563 81	20,207 01
1901-2..	85,016 12	49,397 39	26,761 51
1902-3..	99,951 11	50,466 35	27,594 58
1903-4..	129,957 31	57,587 08	42,210 51
1904-5..	134,972 55	59,648 22	34,534 45
1905-6..	159,973 80	70,699 00	39,032 35
	$888,259 74	$465,226 90	$256,089 26

PERSONNEL DE LA COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.

M. FOSTER demande :

1. Combien y a-t-il d'employés dans les bureaux de la commission du Trancontinental à Ottawa ?

2. Quels sont leurs noms, leurs fonctions, leurs appointements et la date de leur nomination respective ?

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Cinquante-six employés.

2. Département du génie civil :

D. Macpherson, aide de l'ingénieur en chef, $416.66 ; 1er juillet 1905.

R. F. Uniacke, ingénieur des ponts, $250 ; 19 octobre 1904.

F. A. Drought, dessinateur sous les ordres de l'ingénieur des ponts, $90 ; 21 février 1906.

Chs P. Disney, dessinateur sous les ordres de l'ingénieur des ponts, $90 ; 21 mai 1906.

J. R. O'Malley, sténographe de l'ingénieur des ponts, $40 ; 17 août 1906.

Arthur Mitchell, préposé au laboratoire, $70 ; 23 juin 1906.

A. W. H. Stinson, chef des dessinateurs, $175 ; 9 décembre 1904.

J. B. Harvey, aide du chef des dessinateurs, $150 ; 1er avril 1905.

J. H. Roy, dessinateur, $130 ; 10 décembre 1904.

O. P. Schreiber, dessinateur, $120 ; 21 octobre 1904.

H. H. Balfour, dessinateur, $90 ; 3 janvier 1906.

S. A. Dion, dessinateur, $70 ; 13 mars 1906.

J. B. McLaughlin, dessinateur, $70 ; 28 février 1905.

J. R. Grant, dessinateur, $55 ; 19 juillet 1906.

P. E. Wright, commis, $70 ; 12 janvier 1905.

E. Dillon, comptable sous les ordres de l'ingénieur en chef, $120 ; 19 octobre 1904.

A. B. Macklin, sous-comptable sous les ordres de l'ingénieur en chef, $90 : 1er juin 1906.

C. J. Jones, secrétaire et commis sous les ordres de l'ingénieur en chef, $100 ; 7 septembre 1904.

F. Tory, commis sous les ordres de l'ingénieur en chef, $75 ; 7 avril 1905.

W. S. Fowler, secrétaire de l'aide de l'ingénieur en chef, $85 ; 29 août 1905.

W. J. Bambrick, sténographe de l'assistant de l'ingénieur en chef, $55 ; 25 septembre 1905.

H. Dunlop, préposé aux copies bleues, $45 ; 12 novembre 1906.

Département du secrétaire :

B. H. L. De Martigny, secrétaire du président de la commission, $100 ; 27 septembre 1905.

H. A. Collins, secrétaire de M. McIsaac, commissaire, $100 ; 17 septembre 1904.

J. Neighorn, secrétaire de MM. Young et Reid, commissaires, $100 ; 17 septembre 1904.

G. Heidman, sténographe et commis, $100; 14 octobre 1904.

R. Ronan, gardien des archives, $100 ; 2 septembre 1904.

J. O'Malley, messager, $60 ; 29 août 1904.

E. Lefebvre, messager, $30 ; 16 décembre 1904.

J. B. Jacques, messager du président de la commission, $50 ; 14 mars 1906.

G. A. C. Taylor, facteur, $78 ; 25 juillet 1906.

Département de la comptabilité :

D. Hector, premier comptable, $200 ; 31 octobre 1905.

A. T. Gow, comptable, $150 ; 8 novembre 1904.

R. M. J. McGill, sous-comptable, $125 ; 9 décembre 1904.

W. R. Saults, commis, $110 ; 9 novembre 1904.

E. L. Parent, commis, $110 ; 13 février 1906.

H. Charland, commis, $85 ; 6 mars 1905.

R. Lagimodière, commis, $85 ; 9 décembre 1904.

R. H. Lang, commis, $85 ; 23 décembre 1904.

F. J. Lozier, commis, $70 ; 7 novembre 1906.

T. L. Babin, commis, $35 ; 7 septembre 1905.

A. Beaudry, sténographe, $85 ; 10 janvier 1905.

Département du pourvoyeur :

A. L. Ogilvie, pourvoyeur, $200 ; 12 octobre 1904.

F. W. White, sous-pourvoyeur, $150 ; 9 décembre 1904.

F. S. West, pourvoyeur régional, Saint-Jean, N.-B., $150 ; 16 septembre 1904.

H. R. Landry, commis, $80 ; 24 janvier 1905.

A. W. McLennan, commis, $60 ; 15 octobre 1906.

Geo. O'Reilly, commis, $60 ; 20 janvier 1905.

D. J. Leddy, commis, $50 ; 18 janvier 1906.

J. P. Doyle, sténographe, $60 ; 9 septembre, 1905.

P. V. Savard, préposé aux transports, $150 ; 1er août, 1906.

D. G. Stewart, agent recruteur, $125 ; 23 janvier, 1905.

P. Larocque, sténographe, $75 ; 8 septembre, 1904.

Département du contentieux :

H. Atkinson, légiste, $208.33 ; 1er mai, 1906.

R. H. Fraser, commis, $125 ; 3e décembre, 1904.

Clarence Black, sténographe, $50 ; 1er juin 1906.

M. TAYLOR : Je voudrais savoir si ces appointements sont quotidiens, hebdomadaires, mensuels, trimestriels ou annuels.

M. EMMERSON : Mensuels, je crois.

FONCTIONNAIRES ABSENTS DU YUKON.

M. BLAIN demande :

1. Le ministère sait-il si tous les fonctionnaires du Yukon ci-après nommés, ou quelques-uns d'entre eux, sont actuellement absents du territoire du Yukon : MM. W. W. B. McInnes, commissaire; le juge Dugas, juge senior; le

juge Craig, juge puîné ; J. I. Hartman, directeur de la poste ; F. T. Congdon, légiste du conseil du Yukon ; A. Noël, représentant du ministère public ; J. E. Girouard, directeur de l'enregistrement ; C. B. Burns, secrétaire du territoire ; Aimé Dugas, commis ; H. Brown, commis ; N. Laliberté, bibliothécaire du territoire ?

2. Lesquels d'entre eux sont absents du territoire du Yukon ?

3. Quels sont, en totalité, les appointements des fonctionnaires ainsi absents, et qui remplit les devoirs de chacun d'eux ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le ministère est au courant de l'absence de M. W. W. McInnes, commissaire du territoire du Yukon ; de M. le juge Dupuîné ; J. I. Hartman, directeur de la poste; de M. F. T. Congdon, légiste du conseil du Yukon ; de M. C. B. Burns, secrétaire du Territoire ; de M. H. Brown, commis, et de M. Laliberté, bibliothécaire du Territoire.

Le ministère ne sait pas si M. J. E. Girouard, directeur de l'enregistrement, et M. Aimé Dugas, commis, sont actuellement absents du Yukon. M. A. Noël, ci-devant représentant du ministère public a donné sa démission. Le commissaire est responsable des congés qu'il accorde aux fonctionnaires relevant du ministère de l'Intérieur et de l'accomplissement de leurs fonctions pendant leur absence.

2. Voir la réponse à la première question.

3. Vingt-cinq mille dollars. M. Lithgow s'acquitte des fonctions du commissaire. M. le juge Macaulay remplace MM. les juges Dugas et Craig, et M. Macdonald, le greffier du tribunal, remplace M. Laliberté, le bibliothécaire du Territoire.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Je dois dire que M. J. I. Hartman, le directeur de la poste, a été appelé à Ottawa par la perte de son épouse. Il repartira après Noël.

DROIT D'EXPORTATION SUR LE BOIS A PATE.

M. BERGERON demande :

1. Le ministère se propose-t-il de frapper d'un droit d'exportation le bois à pâte abattu au Canada ?

2. Se propose-t-il aussi de frapper d'un droit d'exportation la pâte de bois fabriquée au Canada ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le ministère n'a rien décidé à ce sujet.

RACONTARS TOUCHANT L'IMPORTATION D'OUVRIERS EN VERTU D'UN CONTRAT.

M. RALPH SMITH (par l'organe de M. Macpherson) demande :

1. Le " Citizen " d'Ottawa du 10 décembre a publié l'entrefilet suivant: " D'après un câblogramme spécial de Saint-Pétersbourg publié dans le " New York Sun ", Peter Verieguine, chef des doukhobortses du Canada, est arrivé dans la capitale russe dans le but d'engager 10,000 Russes pour travailler pendant deux ans, en vertu d'un contrat, à la construction de chemins de fer en ce pays. Il dit qu'il est autorisé à offrir le transport gratuit au Canada et le rapatriement après deux ans à 10,000 ouvriers qui seront logés par les soins des chemins de fer et qui recevront 40 roubles de salaire par mois ". Le ministère sait-il que cette personne fait actuellement des démarches semblables en Russie?

2. Dans l'affirmative, le ministère sait-il à la demande de qui ces démarches sont faites, ou en faveur de qui ce projet est proposé?

3. Des particuliers ont-ils demandé au ministère d'encourager ou d'approuver un pareil projet ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le ministère sait que les journaux ont publié des nouvelles en ce sens.

2. Il ignore si les déclarations mentionnées ont été faites.

3. Non.

CONCESSIONS MINIERES DU YUKON.

M. W. J. ROCHE (Marquette) demande :

1. Quelle décision le ministère a prise cette année au sujet des concessions minières du Yukon ?

2. Combien de compagnies ont négligé de remplir les conditions en vertu desquelles leurs concession ont été primitivement accordées, et quels sont les noms de ces compagnies ?

3. Un avis d'annulation a-t-il été signifié à quelques compagnies qui n'ont pas rempli les conditions attachées à leurs concessions ? Dans l'affirmative, quelles compagnies ont reçu cet avis ?

4. Quant aux compagnies qui ont négligé de remplir les conditions requises, mais qui n'ont pas reçu d'avis d'annulation, le ministère se propose-t-il d'annuler leurs concessions ? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Cette année, le ministère a annulé six baux de concessions hydrauliques dans le territoire du Yukon, parce que les locataires n'avaient pas observé les règlements ni les stipulations de leur bail. Plusieurs adjudicataires dont les concessions n'ont pas été révoquées ont été avertis qu'ils devront dorénavant observer plus fidèlement les stipulations formelles et de leur bail et les règlements relatifs au sujet des dépenses à faire sur leurs concessions minières.

2. Cinq compagnies et un particulier. " Klondike Government Concession," à responsabilité limitée ; " Bonanza Creek Hydraulic Concession," à responsabilité limitée ; Syndicat de Quartz-Creek (Yukon), à responsabilité limitée ; MM. A. B. Palmer, R. H. Palmer et D. Doig ; MM. Washburn et Ritchie, et un particulier, M. W. H. Scroggie.

3. Oui. " La Klondike Government Concession ", à responsabilité limitée ; la " Bo-

nanza Creek Hydraulic Concession," à responsabilité limitée ; le Syndicat de Quartz-Creek (Yukon), à responsabilité limitée ; MM. A. B. Palmer, R. H. Palmer et D. Doig ; MM. Washburn et Ritchie, et M. W. H. Scroggie.

4. Chaque fois que des compagnies négligeront de remplir les conditions requises, leur concession sera révoquée. La révocation aura lieu dès que le département aura obtenu des preuves satisfaisantes de cette négligence.

TRANSPORT DU COURRIER AU YUKON.

M. BLAIN demande :

1. Dans quelles conditions se fait présentement le transport du courrier au Yukon ?

2. Le ministère a-t-il reçu des plaintes au sujet de l'insuffisance du service actuel ?

3. Est-il vrai que le département des Postes a refusé de transporter des colis postaux de toutes sortes à Whitehorse, contrairement au désir de la population du Yukon?

4. Pour quelles raisons a-t-il refusé d'accéder au désir de la population du Yukon à cet égard ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

Le transport du courrier entre White-Horse et Dawson, en hiver, a été adjugé à la compagnie " British Yukon Navigation." Conditions—trois voyages aller et retour par semaine quand les chemins sont beaux—ou de décembre à avril, inclusivement—et un voyage par semaine depuis la clôture de la navigation en automne jusqu'à ce que les chemins soient praticables, en octobre ou en novembre, ainsi qu'au printemps lorsque les chemins deviennent mauvais et avant l'ouverture de la navigation, pendant une partie du mois d'avril et en mai. Le poids des dépêches à transporter à chaque voyage ne doit pas dépasser 700 livres—on alloue 350 livres pour le courrier américain transporté par cette route.

2. Non.

3. Non. Toutes sortes d'objets de correspondance sont transportés à Whitehorse.

4. Même réponse qu'à la question n° 3.

TAGISH CHARLIE.

M. T. CHISHOLM demande :

1. Le Gouvernement sait-il que l'entrefilet suivant est reproduit par tous les journaux des Etats-Unis: " Tagish Charlie, le sauvage qui, le premier, a trouvé l'or dans les creeks du Klondike et qui a fait part de sa découverte à des blancs, a été récompensé par le gouvernement canadien d'une manière aussi originale que peu digne des autorités. En considération du service public rendu par lui et après paiement de $5,000, il a obtenu le privilège, qui n'est accordé à aucun indien au Canada, d'acheter du whisky. Comme le pauvre Charlie profite de son privilège pour se griser à peu près tous les jours et qu'il est, aussi régulièrement, condamné à payer une amende de $25 par le magistrat de police de Whitehorse (territoire de Yukon), la durée de sa richesse que l'on dit s'élever à $100,000, peut être exactement calculée " ?

2. Est-il vrai que Tagish Charlie a découvert le premier, les gites aurifères du Klondike? Dans la négative, à qui revient l'honneur de cette découverte ?

3. Est-il vrai que le Gouvernement ait payé $5,000 à Tagish Charlie comme récompense pour sa découverte, ou que celui-ci ait payé $5,000 à l'Etat pour avoir le privilège d'acheter du whiskey ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le ministère sait que les journaux ont publié ce fait divers.

2. L'on prétend qu'il fut l'un des premiers découvreurs de l'or du Klondike.

3. Non.

MODIFICATIONS PROJETEES DU NOUVEAU TARIF.

M. MONK demande :

1. Combien de délégations se sont rendues auprès du ministère, jusqu'à date, pour demander la modification du nouveau tarif douanier ?

2. Le ministère a-t-il l'intention de modifier le nouveau tarif, et dans l'affirmative, quels articles seront modifiés ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Les délégations ont été très nombreuses. Je n'en saurais dire le nombre exact. Mais en comparaison du grand nombre d'articles que contient le tarif, ceux dont on demande la revision sont bien peu nombreux.

2. Si, après enquête, nous découvrons que toute l'étude possible n'a pas été consacrée à la question et qu'on a fait des erreurs, nous serons très heureux de les corriger.

CONFERENCE COLONIALE.

M. MONK demande :

1. A quelle date est fixée la conférence coloniale ou la conférence entre le secrétaire d'Etat aux colonies et les premiers ministres des colonies britanniques autonomes ?

2. Le Canada a-t-il été invité à prendre part à ladite conférence et quelle est la date de cette invitation ? L'invitation a-t-elle été acceptée, et à quelle date ?

3 Combien de représentants du Canada ont pris part à la dernière conférence coloniale de 1902, et quels sont leurs noms ?

4. Combien représenteront le Canada à la prochaine conférence ?

5. Les représentants du Canada à la prochaine conférence ont-ils été choisis ?

6. Quels seront les représentants du Canada à ladite conférence ?

7. Le gouvernement impérial a-t-il communiqué aux autorités canadiennes un programme ou une liste des questions qui seront discutées à ladite conférence ?

8. Quelles questions doivent être discutées ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : La date de la prochaine conférence coloniale a été fixée au 15 avril 1907.

2. Oui, le 12 mai 1906.

3. L'invitation a été acceptée le 17 octobre 1906.

4. Sir Wilfrid Laurier, sir Frederick Borden, sir William Mulock, l'honorable M. Fielding et l'honorable M. Paterson ont pris part à la dernière conférence coloniale en 1902.

5, 6 et 7. Ce sont là des questions qui n'ont pas encore été décidées.

8. Le gouvernement impérial n'a pas communiqué aux autorités canadiennes le programme des questions qui seront discutées à la prochaine conférence coloniale.

9. On discutera sans doute les questions qui seront soumises à la conférence.

PLACERS DU YUKON—MM. GUGGENHEIMER.

M. MONK demande :

1. Combien de concessions minières dans le territoire du Yukon ont été acquises et sont actuellement en la possession de MM. Guggenheimer, de New-York, ou d'autres personne ou personnes agissant en leur nom ?

2. Combien de ces concessions sont actuellement exploitées ?

3. Les travaux à faire, tel que requis par l'article 27, chapitre 39, 6 année d'Edouard VII, ont-ils été exécutés par MM. Guggenheimer sur les claims qu'ils ont acquis ?

4. Ces travaux ont-ils été faits conformément à l'échelle proposée par le commissaire de l'or du territoire du Yukon, tel que prescrit dans l'article 27, chapitre 39, 6 année d'Edouard VII ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Il n'y a rien dans les archives du département de l'Intérieur indiquant que MM. Guggenheimer, de New-York, ou toute autre personne agissant en leur nom, ont acquis ou sont présentement propriétaires de placers dans le territoire du Yukon. Pour avoir un placer il faut ou en obtenir l'inscription ou l'acheter, et les articles 15 et 32 de la loi des mines disent que toute demande de placers devra être déposée chez le registraire minier du district dans lequel la mine est située, et que le propriétaire d'un placer peut le vendre, l'hypothéquer ou l'aliéner pourvu qu'il dépose chez le registraire minier l'acte à cet effet. C'est donc chez le registraire minier qui sont déposés tous les dossiers concernant les concession ou ventes de terrains miniers dans ce district, et ce fonctionnaire fait tous les mois au Gouvernement à Ottawa un rapport indiquant les honoraires perçus sur les concessions et ventes.

2. Les règlements disent qu'une personne devra faire elle-même ou faire faire des travaux sur son placer chaque année pour une valeur d'au moins $200, et qu'elle devra déposer chez le registraire minier un affidavit établissant que tels travaux ont été faits, et elle devra aussi en donner le détail. Un propriétaire de placer est donc conséquemment obligé de faire des travaux pour la somme de $200 au moins par année.

3. Comme il n'y a rien dans les archives montrant que MM. Guggemheimer sont propriétaires de terrains miniers dans le Yukon, naturellement on ne peut donner de renseignements possibles concernant leurs travaux d'exploitation.

4. Le département n'a pas de renseignements lui permettant de donner une réponse à cette question.

TARIF DE PREFERENCE INTERNIMPERIAL —PROCHAINE CONFERENCE COLONIALE.

M. MONK demande :

1 Le Gouvernement a-t-il l'intention, à la prochaine conférence coloniale d'appeler fortement l'attention du gouvernement impérial sur l'opportunité d'accorder un traitement de faveur aux produits du Canada sur les marchés de la mère partie, tel que demandé par les ministres canadiens à la conférence de 1902, dans leur mémoire en date de Londres, 11 août 1902 :

" Dans l'intervalle, les ministres canadiens décidèrent de présenter à la conférence une résolution affirmant le principe du tarif préférentiel et l'opportunité de son adoption par les colonies en général, et aussi exprimant l'opinion des premiers ministres des colonies à l'effet que le gouvernement de Sa Majesté devrait agir dans le même sens en accordant un régime de faveur aux produits des colonies sur les marchés de la mère patrie " ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : A part l'acceptation de l'invitation faite par le gouvernement de Sa Majesté, ainsi que vient de l'expliquer le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) dans sa réponse à une question précédente, le gouvernement canadien n'a pris aucune décision concernant la prochaine conférence coloniale.

M. MONK demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il, à la prochaine conférence coloniale de renouveler l'offre faite au gouvernement impérial, lors de la conférence de 1902, au sujet du traitement de faveur, savoir : " La préférence existante de 33⅓ p. 100 et une préférence additionnelle sur les listees d'articles choisis : a) en réduisant davantage les droits en faveur du Royaume-Uni ; b) en imposant les droits sur les importations de l'étranger ; c) en imposant des droits sur certaines importations de l'étranger actuellement sur la liste des articles admis en franchise " ?

2. Quel changement, s'il en est, doit être fait dans ladite offre de 1902, à l'égard du traitement de faveur ?

3. Le Gouvernement soumettra-t-il au Parlement les propositions de réforme douanière qu'il a l'intention de faire à ladite prochaine conférence ?

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je demanderai à mon honorable ami (M. Monk) de vouloir bien accepter comme réponse à cette question celle que je viens de faire à la question précédente.

M. MONK : Il y a une partie de cette dernière question qui n'est pas comprise dans la première.

M. FIELDING : Laquelle ?

M. MONK : Le paragraphe 3 :

3. Le Gouvernement soumettra-t-il au Parlement les propositions fiscales qu'il a l'intention de faire à ladite prochaine conférence?

M. FIELDING : Il nous faudra d'abord décider si nous devons en faire.

HOTEL DES POSTES DE VANCOUVER, C.-A.

M. R. L. BORDEN (par M. Taylor) demande :

1. L'entreprise de la construction d'un bureau de poste à Vancouver (C.-A.), a-t-elle été accordée à MM. Kelly, Brothers & Mitchell ?
2. Le marché ainsi accordé stipulait-il que l'édifice serait en granit ou en granit et grès ?
3. Des changements, et lesquels, ont-ils été faits dans les termes du marché, et, surtout, quels changements ont été faits dans les conditions relatives aux matériaux ?
4 En quels matériaux l'édifice est-il actuellement construit ?
5. Quels était le prix mentionné dans le contrat et pour quels matériaux ?
6. MM. Kelly, Brothers & Mitchell ont-ils fait une soumission pour une construction toute en granit ? Dans l'affirmative, quel était le montant mentionné dans cette soumission ?
7. MM. Adams et Macdonald ont-ils fait une soumission pour une construction entièrement en granit ? Dans l'affirmative, quel était le montant mentionné dans la soumission ?
8. Si les matériaux qui ont été échangés, de granit et grès à granit uniquement, dans le contrat de MM. Kelly, Brothers & Mitchell, des changements, et lesquels, ont-ils été faits dans le prix mentionné dans le contrat ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.

2 et 3. Le département avait demandé deux soumissions. Une pour un édifice en pierre de sable et en granit, et une autre pour un édifice tout en granit, et lorsque les soumissions furent reçues il décida de construire tout en granit. Cependant par une erreur de copiste, il est arrivé que l'on a fait choix de l'édifice en pierre de sable et en granit. Cette erreur a été subséquemment corrigée et le marché a été fait pour une construction toute en granit.

4. Toute en granit.
5. $434,500. Tout du granit.
6. Oui, $434,500.
7. Oui, 435,500.
8. On n'a pas fait de changement dans la première soumission.

DEFENSE NAVALE DE L'EMPIRE— STATION D'ESQUIMALT ET HALIFAX.

M. MONK demande :

1. Qu'est-ce que le Gouvernement a dépensé : a) pour le maintien, b) pour l'amélioration des stations militaires et navales à Halifax et Esquimault, respectivement, depuis que le Canada a pris le contrôle de ces stations?
2. Quel est le coût approximatif de maintien de chacune de ces stations?
3. Quelle était la contribution de défense navale impériale acceptée par les représentants de chacune des colonies faisant partie de la conférence coloniale de 1902?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. A Halifax, comme suit :

—	Maintien des fortifications.	Réparations des casernes.	Compléter la construction des forts.
	$ c.	$ c.	$ c.
1905-6	7,958 19	8,857 09	14,930 05
1906-7	4,349 15	12,112 03	6,557 32
	12,307 34	20,969 12	21,487 37

Jusqu'à présent on n'a avancé à Esquimalt que $500 pour l'entretien et les réparations, etc. Cette somme n'a même pas encore été toute dépensée.

2. L'estimation du coût de l'entretien et des réparations des fortifications, édifices, etc., des deux garnisons à Halifax, $25,000. Esquimault, $10,000 par année.

3. Je vais prendre ma réponse dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre concernant la conférence coloniale de 1902 :

Colonie du Cap :
£50,000 par année pour l'entretien général de la marine: pas de conditions.
Australie :
£200,000 par année pour l'entretien d'une escadre australienne moderne et l'établissement d'une branche de la réserve navale du Roi
Natal :
£3,000 par année, (et £1,800 comme contribution spéciale à un navire-école) pour aider à l'entretien d'une branche de la réserve navale du roi ne comprenant pas moins de 600 hommes.
Nouvelle-Zélande :
£40,000 de contribution annuelle à l'entretien d'une escadre australienne moderne et pour aider à l'établissement d'une branche de la réserve navale du roi.

AIDE DE LA MILICE A L'AUTORITE CIVILE.

M. SAM. HUGHES demande :

1. En quelles circonstances, depuis 1899, la milice a-t-elle été appelé à venir en aide à l'autorité civile?
2. Quel a été le coût dans chaque cas?
3. Par qui, dans chaque cas, ces frais ont-ils été acquittés?
4. Le Gouvernement a-t-il fait des déboursés que les autorités civiles n'ont pas réglées?
5. Dans l'affirmative, quelles sont les municipalités et les montants dus?
6 Est-ce l'intention du Gouvernement de forcer le règlement de ces réclamations?
7. Si non, pourquoi?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : La milice a été appelée pour venir en aide à l'autorité civile depuis 1899 dans les circstances suivantes :

1 à 5. Grève de Steveston, Richmond (C.-A.), (1900-1). Coût, $2,021.32. Tout payé par le Gouvernement.

Valleyfield (P.Q.), grève de filature (1901-02) ; coût, $4,602.71. La municipalité a payé la somme de $2,040.21 en plein règlement.

Toronto (Ont.), grève des employés de tramway, juin 1902, $3,892 ; le Gouvernement a payé pour le transport des troupes de Niagara, mais la somme lui a été subséquemment remboursée par la ville.

Montréal (P.Q.), grève des débardeurs (1903-1904) ; coût, $19,886.12. La ville de Montréal a payé la somme entière plus les intérêts et les frais de jugement, formant en tout un montant de $21,298.07.

Sault-Sainte-Marie, grève de Clergue (1903-04) ; coût, $7,343.10. Le Gouvernement a institué une poursuite judiciaire pour le recouvrement de la somme.

Chute Niagara (Ont.), grève des employés de la compagnie d'énergie électrique (1903-04). Le Gouvernement n'a rien payé.

Mines de Sydney, à Sydney (N.-E.), (1904-05) ; coût, $7,809. La municipalité a payé $2,500 sur cette somme et le Gouvernement a institué des procédures pour le recouvrement de la balance.

Troubles à Québec, causés par des employés de cirque (1905). Il n'y a pas eu de réclamations.

Buckingham (P.Q.), grève des scieries (1906-1907). Aucune réclamation n'a encore été déposée.

Hamilton (Ont.), grève des employés de tramways (1906-1907). Aucune réclamation n'a encore été déposée.

Kingston (Ont.), (1906), troubles parmi les journaliers italiens. Aucune réclamation.

Winnipeg (Man.), (1906), troubles causés par les employés de tramways. Aucune réclamation jusqu'à présent.

6. Toutes les réclamations contre les municipalités ont été réglées ou des poursuites en justice ont été instituées excepté dans le cas de Steveston. Cette municipalité étant pauvre, aucune poursuite n'a encore été instituée.

SERVICE DE LA MALLE AU BUREAU DE POSTE DE WELLBURN.

M. SAM. HUGHES demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une requête, l'an dernier, signée par les résidents du village de Wellburn et les environs, dans Middlesex-est, demandant un service de malle quotidien au bureau de poste de Wellburn?

2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du Gouvernement de faire droit à cette requête, et quand ce service quotidien doit-il être commencé?

3. Si le Gouvernement a jugé à propos de ne pas accéder à cette demande, quelles sont ses raisons?

M. SAM. HUGHES.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre des Postes) : Le département a reçu à la date du 13 mars 1905 par l'entremise de M. J. M. McEvoy, C.R., une pétition demandant l'établissement d'un service de courrier quotidien jusqu'à Cherry-Grove, Saint-Ives et Wellburn. Le département à fait faire une enquête et il a été constaté que ces bureaux de poste avaient présentement un service semi-hebdomadaire coûtant $68.25. On a calculé qu'un service quotidien entraînerait une dépense de $227.25, ce qui signifiait une augmentation de $159 sur la somme payée aujourd'hui. Prenant en considération que le revenu perçu aux bureaux de poste en question est à peine suffisant pour en payer les directeurs, et qu'il ne reste rien pour payer le service, le département a considéré qu'il n'était pas justifiable d'établir un service quotidien.

M. McEvoy a récemment renouvelé sa demande et le Gouvernement s'occupe de voir s'il ne serait pas possible d'établir un service plus fréquent mais non pas quotidien.

DIRECTEUR DE LA POSTE A PISQUID-EST.

M. A. MARTIN demande :

1. M. Angus McDonald a-t-il été destitué de ses fonctions comme maître de poste de Pisquid-est, île du Prince-Edouard ?

2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons et quel est son successeur?

3. Quelle est la distance entre le bureau de poste actuel et l'ancien?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Le département des Postes a reçu une pétition demandant que le bureau de poste de Pisquid-Est, qui devrait être Pisquid tout simplement, n'était pas dans un endroit central et qu'en le transportant à un demi-mille environ plus au sud, il se trouverait tout justement à la jonction de six chemins, et qu'à cet endroit il serait plus proche de l'école, ce qui permettrait aux enfants d'apporter les lettres le soir chez eux en retournant à la maison. Une enquête a été faite et on a constaté que le changement de place du bureau de poste serait très avantageux. Conséquement, suivant la demande des pétionnaires, le département des Postes a donné ordre de déplacer ce bureau de poste et de le confier à la direction de William Herbert, le changement d'endroit nécessitant un changement de directeur. La distance entre l'endroit où était l'ancien bureau et celui où le nouveau est situé est de trois quarts de mille.

PORT DE TORONTO.

M. MACDONELL (par M. Hughes) demande :

1. Quelle est la profondeur de l'eau aux passes Est et Ouest, respectivement, du port de Toronto?

2. La profondeur de l'eau est-elle suffisante pour les fins de la navigation en tous temps?

3. Pendant les dernirs cinq ans la ville de Toronto, es commissaires du port de Toronto ou autres personnes se sont-elles plaint au Gouvernement de la profondeur insuffisante de l'eau dans ces passes ? Dans l'affirmative, par qui ces plaintes ont-elles été faites et en quel temps?

4. A-t-on fait rapport au Gouvernement que des navires s'étaient échoués ou avaient fait naufrage par suite du peu de profondeur de l'eau en ces endroits, ce qui avait empêché ces navires d'entrer dans le port?

5. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour remédier à cet état de choses, et quand les prendra-t-il?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. La profondeur moyenne de l'eau dans la passe Est est de 16 pieds 6 pouces, et dans la passe Ouest de 9 pieds 6 pouces.

2. Pas en tous temps, ni en toute température.

3. Le département a reçu des lettres des corps publics suivants : bureau de contrôle de Toronto, 2 avril 1902 ; commission du port de Toronto, 25 juillet 1903, et 21 septembre 1903 ; association maritime fédérale de Kingston, 14 novembre 1905 ; commission du port de Toronto, 20 novembre 1905, 11 mai 1906, 15 mai 1906, 17 mai 1906, et le 1er novembre 1906 ; avocat de la ville de Toronto, 30 novembre 1906.

4. On a fait savoir au département que pendant le mois de novembre 1905, un gros bateau à vapeur s'était échoué à l'entrée de la passe Est ; que le 24 avril 1906, le "Steamer Imperial" s'était échoué sur un banc à l'entrée de la passe Est, et que le 26 novembre 1906, une grande barge d'arrimage avait fait naufrage au même endroit.

5. Le département a déjà pris des mesures pour améliorer la passe Est dont il a enlevé, à l'aide de ses dragues, 89,338 verges de terre pendant les trois dernières années, tandis que de son côté, la commission du port de Toronto en a enlevé dans la passe Ouest 70,129 verges.

VAISSEAUX NAUFRAGES A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY (I.P.-E.) demande :

Copie de tous papiers et correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et toutes autres personne ou personnes concernant l'envoi de bateaux de sauvetage pour venir en aide aux vaisseaux qui ont dernièrement fait naufrage sur les côtes nord de l'île du Prince-Edouard. Et aussi, copie de tous papiers et correspondance relatifs à l'établissement de stations de sauvetage et d'appareils de sauvetage en différents points de la côte de l'île du Prince-Edouard.

Monsieur l'Orateur, les naufrages récents sur les côtes du Canada ont dû, je crois, faire voir suffisamment la négligence évidente du département de la Marine et des Pêcheries dans l'organisation d'un service de bateaux et d'appareils de sauvetage pour secourir les marins naufragés. Le Canada a des centaines de milles de littoral où la même négligence existe. Par exemple sur les 300 milles de côtes de l'île du Prince-Edouard, on ne voit pas un vestige de bateau ou d'appareil de sauvetage. Ce n'est pas parce que le Gouvernement n'a pas d'argent ; au contraire on a dépensé de l'argent avec extravagance pour le service des phares et des côtes. De 1902 à 1906, le coût de ce service a triplé. Il s'est élevé, de la somme de $964,000 en 1902-1903, à $2,688,000 en 1905-1906. Cependant, on ne s'est pas occupé d'organiser un service de sauvetage. Ce n'est pourtant pas manque d'avertissements. Il y a un an, à peine, nous avons eu le naufrage désastreux du "Valencia" sur la côte du Pacifique, où plusieurs vies ont été perdues. Je crois que le Gouvernement s'est décidé à s'occuper de la question et à faire quelque chose pour améliorer la situation là-bas en matière d'appareils de sauvetage et de phares. Mais pourquoi attendrions-nous des avertissements semblables dans les autres parties du Canada ? Le Gouvernement devrait s'occuper immédiatement de la question et adopter un système rationnel de sauvetage par tout le Canada.

Ces avertissements se sont répétés. Il y a quelques jours, dans le port de Toronto, un désastre s'est produit qui a coûté la vie à plusieurs personnes. Un autre malheureux accident a eu lieu sur le littoral du Nouveau-Brunswick, au large de Rexton, où, je crois, l'équipage presque au complet a perdu la vie, après avoir passé plusieurs jours sur l'épave, sans pouvoir être secouru de terre. Le sinistre dont je veux surtout parler a eu lieu par un fort vent du nord-est, le mois dernier, sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard. La tempête est une des plus terribles dans l'histoire de l'île. Elle surgit tout à coup au milieu d'un beau ciel serein et dura près de trois semaines. Elle a englouti cinq navires et coûté la vie à dix marins. Elle s'est produite heureusement lorsque la navigation achevait sur ces côtes. Autrement les pertes de vie seraient beaucoup plus nombreuses. C'est grâce à l'héroïsme de quelques-uns de nos pêcheurs si la liste des morts n'est pas plus considérable.

Je tiens à citer à l'attention de la Chambre l'acte de bravoure de deux jeunes gens, Duncan Campbell et Austin Grady qui, au risque de leur vie, ont sauvé, dans une embarcation de 16 pieds, une partie de l'équipage d'une barque finlandaise naufragée au large de la côte nord de l'île du Prince-Edouard. Je désire également appeler l'attention du ministre sur la conduite héroïque du capitaine Campion qui, avec quatre ou cinq braves marins, s'est porté au secours de l'équipage de la goélette "A. J. McKeen", naufragée au large d'Alberton, et l'a sauvé.

Le ministre et le département ont reçu d'amples avertissements. Bien des naufra-

ges ont été enregistrés dans le passé sur la côte de l'île du Prince-Edouard. En 1851, cent bateaux de la flotte de pêche américaine furent surpris par une tempête du nord-est, sur les côtes de l'île du Prince-Edouard et quand le calme fut rétabli, on constata que 80 d'entre eux avaient fait naufrage et que 160 personnes avaient péri. La tempête du mois d'août 1873, fut fatale à 40 navires au large de l'île du Prince-Edouard, à 40 navires sur l'île de la Madeleine et à une trentaine sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. Cent personnes y perdirent la vie. D'autres sinistres moins importants ont été enregistrés depuis cette époque jusqu'à celui du mois de novembre 1906. Cette dernière tempête est peut-être la plus violente que nous ayons eue depuis celle du mois d'août, 1873. Je tiens à attirer tout particulièrement l'attention sur les circonstances qui entourent ce cas-ci et faire voir que même si les sauveteurs avaient eu sous la main les appareils voulus pour porter secours aux marins, il y aurait eu des pertes de vie, grâce à la bureaucratie et à la maladresse des différents départements de l'administration. Je n'étais pas moi-même présent et ne porterai pas d'accusations directes, mais je citerai l'organe libéral de Charlottetown, le " Patriot ", pour montrer la responsabilité du Gouvernement au sujet des particularités de ces naufrages. Je prendrai la liberté de lire un article du " Patriot " du mois de novembre 1906, qui donne de renseignements venant d'une personne désintéressée concernant le Gouvernement ou ses fonctionnaires dans l'île du Prince-Edouard. Le " Daily Patriot " du 9 novembre, dit :

C'est révoltant.

Voici les faits :

Hier après-midi, M. F. W. Hyndman, agent de Lloyd ici, a eu une entrevue avec M. A. Lord, agent du ministère de la Marine et des Pêcheries, et lui a demandé de bien vouloir expédier immédiatement par chemin de fer à Souris, le bateau de sauvetage du " Minto ", puis à travers la campagne, distance de 12 milles, par voiture, jusqu'au lieu du naufrage, afin de porter secours à l'équipage naufragé du navire en détresse " Sovinto ". M. Lord télégraphia à M. Sharp, directeur du chemin de fer, lui demandant un convoi spécial, M. Sharp refusa de le lui accorder à moins que la somme de $60 ne fut payée au chemin de fer, M. Lord, simple agent, refusa de débourser cette somme.

Voici deux fonctionnaires supérieurs du Gouvernement dans l'île du Prince-Edouard, le directeur du chemin de fer et M. Lord, représentant le ministère de la Marine. Celui-ci refusa de payer $60 à M. Sharp, en sa qualité officielle, pour envoyer un bateau de sauvetage au secours des naufragés et M. Sharp refusa de mettre à sa disposition un convoi spécial parce qu'il n'avait pas les $60.

M. Hyndman courut au bureau du chemin de fer et supplia M. Sharp, au nom de l'humanité, de prendre la responsabilité d'envoyer ce convoi spécial. Il refusa catégoriquement à moins d'avoir les $60. M. Hyndman offrit de donner le lendemain matin son chèque pour le montant. M. Sharp refusa encore et déclara que le service du convoi devait être payé d'avance. M. Hyndman donna donc son propre chèque et le convoi spécial partit à dix heures, emportant le bateau de sauvetage et l'équipage du navire naufragé "Turret-Bell", qui s'offrit bravement d'aller faire la manœvre.

Le bateau arriva à Souris vers minuit, mais comme le reste des naufragés avaient été sauvés, il ne fut d'aucune utilité.

Nos lecteurs connaissent maintenant les faits, et aujourd'hui la population bout d'indignation à la suite du honteux refus de l'agent du ministère de payer pour l'envoi du bateau et du refus du surintendant du chemin de fer d'envoyer un convoi spécial avec le bateau et l'équipage avant d'avoir reçu les $60.

Les agents du ministère n'ont-ils aucune autorité? Ne sont-ils là que pour la forme? Ils refusent d'envoyer du secours lorsque la vie des gens est en danger. Dans quel pays vivons-nous donc? Bien que ce soit à M. Hyndman, en sa qualité d'agent de Lloyd, de protéger les intérêts des assurances, d'un autre côté, c'est incontestablement le devoir du Gouvernement de protéger la vie des marins.

On ne peut offrir ni accepter d'excuse en pareille circonstance. Nous mettons les ministres des deux départements impliqués en demeure d'examiner à fond cette question. L'opinion est montée et l'indignation est à son comble. Les citoyens, sans distinction de partis politiques, dénoncent fortement l'incapacité des représentants locaux des départements de se montrer à la hauteur de la situation en envoyant un bateau de sauvetage, avec l'assurance que l'un ou l'autre des deux départements à Ottawa les aurait approuvés et félicités.

Nul gouvernement ou ses représentants n'est en droit d'attendre l'appui ou la confiance des électeurs quand il tolère de tels abus par la voie de ses fonctionnaires. Le " Patriot " refuse péremptoirement de pallier une telle conduite, qui serait qualifiée en certains endroits de négligence ou d'indifférence criminelle. Ici toutefois, la population est plus passive, mais tout de même elle a été navrée du refus d'envoyer un bateau de sauvetage dès le premier jour. Ce bateau aurait dû être envoyé de bon gré et avec empressement par les fonctionnaires des deux ministères à la fois, sans lésiner ausi mequinement pour quelques piastres.

Je n'hésite pas à rejeter tout le blâme sur le ministre et sur le département, à Ottawa, et tant que ceux-ci ne se seront pas lavés de l'accusation en se déchargeant de toute responsabilité sur leurs fonctionnaires, je les tiendrai responsables de leur conduite scandaleuse. Le " Patriot " dit dans un autre article de rédaction :

Mais nous approuvons entièrement le " Guardian " quand il dit, en parlant de la " regrettable incapacité des représentants fédéraux de porter secours aux marins en détresse:

" Il est indéniable que le Gouvernement est responsable des actes de ses subalternes tant qu'il n'a pas condamné ou désapprouvé leur conduite. Le Gouvernement est toujours responsable de la méthode ou du manque de méthode dans l'administration des affaires."

M. LEFURGEY.

C'est là le point. Si le Gouvernement approuve ses fonctionnaires dans cette affaire, ni le " Patriot " ni aucun autre journal bien pensant ne pourra approuver le Gouvernement en ce qui concerne du moins la mort de dix marins du " Sovinto ".

Rappelons-nous en premier lieu que la pensée de porter secours à l'équipage naufragé du " Sovinto " n'est pas venue au ministère de la Marine, comme on pourrait naturellement le supposer, mais du particulier, M. Hyndman. La réponse du ministre fait foi que c'est M. Hyndman qui a le premier télégraphié au ministère de la Marine demandant l'envoi du " Stanley " à Souris, afin de pouvoir transporter son bateau de sauvetage à travers la campagne sur une distance de 12 milles, pour porter secours aux marins en péril. Le ministère a probablement fait ce qu'il devait en cette occasion et il télégraphia dans les termes suivants à M. Lord :

Hyndman et Cie télégraphient ainsi : " Des hommes sont menacés de périr sur le navire naufragé " Sovinto " près de la Pointe de l'Est. Le " Stanley " est à Georgetown. La population de Souris demande le bateau de sauvetage du " Stanley ", disant que les marins peuvent être sauvés. Voulez-vous commander au " Stanley " de conduire son bateau de sauvetage immédiatement à Souris ?" Le ministère veut que vous fassiez tout ce que vous pourrez pour porter secours.

Je crois que le " Stanley " partit en effet au reçu du message, emportant ses bateaux de sauvetage, mais où alla-t-il ? Se rendit-il à Souris, comme on le demandait ? Non, à en juger par le rapport du capitaine du " Stanley " qui passa devant Souris et se rendit au large de la pointe de l'Est, puis revint ensuite à Georgetown, en disant que la mer était si grosse qu'il était impossible de doubler la pointe de l'Est. Pourquoi le capitaine n'amarra-t-il pas à Souris, comme on l'avait demandé, afin que son bateau de sauvetage pût être transporté par voie de terre ? C'est sa négligence à se conformer apparemment à ce désir qui a nécessité la demande du bateau de sauvetage du " Minto ". Le capitaine du " Stanley " fit rapport que la mer était trop grosse pour tenter de doubler la pointe de l'Est, mais nous savons que la navire " Amelia " arriva à ce moment à Pictou des îles de la Madeleine, bien qu'il soit bien moins en état d'affronter la mer que le solide "Stanley". Nous savons également que plusieurs bateaux à voile longèrent le même jour la côte où le " Sovinto " a fait naufrage et ont doublé la pointe de l'Est. Si ces navires ont pu faire face à la tempête, il ne paraît pas y avoir de raison pour justifier le capitaine du " Stanley " de ne pas avoir doublé la pointe pour porter secours aux naufragés. Qu'il ait réussi ou non, il aurait dû débarquer sans délai son bateau de sauvetage à Souris. C'est un autre point que je demande au ministre de la Marine d'éclaircir. Je ne veux pas porter d'accusation directe contre le capitaine du " Stanley " dans cette affaire, mais il appert certainement, d'après les renseignements que nous avons, qu'il n'a pas agi avec cette précision caractéristique de quiconque est chargé d'un commandement.

Quant au refus des fonctionnaires d'accorder un convoi spécial pour transporter le bateau de sauvetage de Charlottetown, j'ai la certitude que le département fera tout en son possible pour s'enquérir des faits. S'il nous manque des hommes compétents, assez énergiques pour faire face à la situation quand la vie des gens est en péril, plus vite le département aura reconnu cette insuffisance et nommé des fonctionnaires compétents, mieux ce sera pour le département et pour le pays en général. Cet incident comme bien d'autres prouve que le ministère de la Marine a besoin d'une réorganisation complète. Le Gouvernement trompe constamment la population de l'île du Prince-Edouard et de la terre ferme au sujet du transport du courrier et des passagers, et mainte fois j'ai été obligé, avec mes autres collègues, de protester contre l'administration des différents ministères.

Pendant la saison d'hiver, le ministère des Chemins de fer, le ministère de la Marine et le ministère des Postes devraient travailler de concert pour perfectionner le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Le service du courrier et des passagers a manqué bien souvent, il y a eu bien des atermoiements et on a trompé bien souvent la population au sujet de l'ouverture et de la durée du service sur les différentes routes, on a beaucoup berné le public au sujet des informations qui l'intéresse si fort. Nous entendons mettre fin à cet état de choses ; nous demandons une décision simple et effective de la part de tous les ministères ; nous voulons une autorité spéciale qui soit chargée de tout ce service et capable d'agir promptement et avec discernement quand l'occasion s'en présente. Je n'hésite pas à croire que les fonctionnaires à Ottawa sont tout disposés à faire en leur possible pour soulager les griefs de notre population, mais j'objecte que ces fonctionnaires ne sont pas en mesure de juger des besoins dans les cas particuliers. Ils sont trop éloignés de la base d'opération. Avant d'avoir échangé trois ou quatre dépêches avec les chefs formalistes du départemet, ou les protêts de telle et telle chambre de commerce ou autre corps délibérant sur des sujets divers, le tumulte s'est mis de la partie et il s'écoule bien souvent de 24 à 36 heures, voire plusieurs jours avant de pouvoir sortir de cette confusion. Si nous avions quelqu'un d'autorisé qui demeurât sur les lieux afin de pouvoir prendre la direction des différents services il y aurait bien moins d'ennuis et de mécontentement et la difficulté qui a surgi, dans le mois de novembre dernier, comme je l'ai dit, au sujet de l'envoi d'un bateau de sauvetage au se-

cours de marins naufragés, ne se serait pas produite.

Je dis donc qu'il est urgent que le Gouvernement prenne une décision, non seulement sur le point que j'ai soulevé, mais principalement sur la question que je discute en ce moment, à savoir : l'établissement de stations de sauvetage sur la côte de l'île du Prince-Edouard. Inutile d'attendre que d'autres sinistres se produisent. Heureusement que ceux-ci n'arrivent qu'à intervalles de plusieurs années, mais ils prouvent qu'ils peuvent se produire à tout moment. Il appartient donc au département de prendre des mesures immédiates et effectives pour protéger la vie des marins sur nos côtes en cas d'accident. Je proposerais en conséquence que le ministre plaçât en différents endroits sur la côte de l'île du Prince-Edouard, longue de 300 milles environ, des bateaux de sauvetage et des fusées-mortiers. Je suggérerais de placer ces bateaux et appareils près de la ligne du chemin de fer, car le chemin de fer traverse l'île, et si ces bateaux étaient laissés sur la côte, ils se trouveraient souvent à de grandes distances du lieu d'un sinistre. Si au contraire, ils sont placés sur le parcours du chemin de fer, un convoi spécial peut, à un moment donné, les transporter à un endroit quelconque de la côte ou le besoin s'en fait sentir. Ainsi, que l'on place ces bateaux à Souris, à Saint-Pierre, à Charlottetown, à Summerside et à Tignish. On peut se procurer un convoi spécial à toute heure à Charlottetown aussi bien qu'à Summerside et à Tignish, de sorte que les bateaux pourraient être transportés en tout temps sur le lieu d'un sinistre. Je suppose qu'il faudrait engager un capitaine et un maître d'équipage et il aurait sous ses ordres en cas de besoin, un certain nombre d'hommes pour la manœuvre. Je ne crois pas que l'expérience coûte beaucoup plus cher que le coût d'achat des bateaux et des fusées-mortiers. Le capitaine recevrait une certaine rémunération pour avoir soin des bateaux et l'équipage serait payé, je suppose, pour ses services. Quoi qu'il en soit, le ministre ne devrait pas hésiter à établir un service moderne au Canada, car après les sinistres récents sur nos côtes e tsur les côtes du Pacifique, il lui incombe de faire disparaître ce grief et aussi de faire la lumière sur ce qui s'est produit le mois dernier, au sujet du refus de transporter un bateau su la scène d'un naufrage à l'île du Prince-Edouard.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : La question de l'établissement de postes de sauvetage est de très haute importance, et je puis dire à l'honorable député (M. Lefurgey) que j'ai commencé à l'étudier très sérieusement dès que j'eus pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député verra dans le budget qui a été déposé dernièrement que le crédit affecté à ces fins accuse une forte augmentation ; c'est exactement pour augmenter le nombre des stations de sauvetage. J'ai compris immédiatement que le service de sauvetage au Canada n'était pas ce qu'il doit être, et je suis heureux de déclarer que mes collègues ont accédé à la demande que je leur ai faite, d'augmenter d'environ un tiers le crédit voté habituellement pour ce service. L'honorable député peut être sûr que j'approuve de tout cœur toute réforme qui a pour objet de réduire autant que possible le nombre des pertes de vie dans les sinistres maritimes. Naturellement, la question présente des difficultés. Si nous examinons les différents systèmes de sauvetage, nous voyons que chaque nation a pour ainsi dire son système propre. Tel aux Etats-Unis, tel dans la Grande-Bretagne, et le système est à peu près le même en France, en Allemagne, en Suède, en Norvège. Je ne sais pas si en réalité c'est du domaine exclusif des gouvernements d'établir ces stations de sauvetage, car dans la Grande-Bretagne, le gouvernement ne fait presque rien pour la protection de la vie des marins. En Angleterre, tout le système de sauvetage est entre les mains de la société " Royal National Lifeboat". Je m'aperçois cependant que ce système a été plusieurs fois critiqué sévèrement, comme d'ailleurs tout système de sauvetage est exposé de l'être.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que le gouvernement avait en Angleterre un service de gardes-côtes.

M. BRODEUR : Oui, mais sous la juridiction de l'amirauté.

M. R. L. BORDEN : C'est tout de même une institution publique employée au sauvetage.

M. BRODEUR : Les gardes-côtes contribuent au sauvetage, mais ils ne sont pas le système de sauvetage national de la Grande-Bretagne. J'allais rappeler qu'il y a quelques années, un membre de la Chambre des communes, M. Bailey, proposa l'établissement d'un système national de stations de sauvetage dans la Grande-Bretagne et que sa proposition fut repoussée à une forte majorité. Le public semblait satisfait du système jusque-là en usage. L'honorable député (M. R. L. Borden) a raison; l'amirauté emploie les gardes-côtes, mais ils ne sont pas supposés faire le sauvetage, bien que, affectés au service militaire du pays, ils sont prêts, quand l'occasion s'en présente, à risquer leur vie pour sauver ceux qui sont dans le danger. Ils font également partie du service de la douane dans la Grande-Bretagne.

M. R. L. BORDEN : Quels sont leurs devoirs spéciaux ?

M. BRODEUR : Ils sont supposés être au service de l'amirauté, préposés à la garde des côtes, non pas au sauvetage. Je répète toutefois que lorsqu'ils sont témoins d'un naufrage, ils se dévouent volontairement

pour sauver les naufrages. La seule institution qui fait le service du sauvetage est, comme je l'ai dit, le " Royal National Lifeboat Institution ", qui a été, naturellement, critiqué bien des fois et très sévèrement. Je citerai les remarques que M. Bailey et M. Macara ont faites, il y a quelques années, sur cette question. Malgré les services volontaires que rendent ces institutions, elles sont parfois exposées à la plus rigoureuse critique. Dans un article qu'il a publié, il y a quelques années, M. Bailey dit :

J'ai travaillé jadis et je travaille encore privément et dans les journaux avec un succès très marqué, bien qu'il soit difficile en vérité de réclamer aucun triomphe définitif, eu égard aux énormes difficultés qui accompagnent toute tentatives de faire agir un département, et de détruire un préjugé sentimental autant que mal fondé, qui s'accuse chez un grand nombre de personnes bien intentionnées en faveur du système existant. Ce système consiste à déléguer la tâche au National Lifeboat Institution, société qui dans mon opinion, ne mérite même pas d'exister, encore moins la sympathie populaire, qui lui est si généreusement acquise depuis bien des années, et qui lui permet de maintenir un soi-disant service de sauvetage, les résultats mêmes dont le condamne comme mauvais en théorie et inutile en pratique.

Je ne voudrais pas me permettre de me prononcer sur une critique si sévère d'une institution charitable comme la National Lifeboat Institution, mais ceci prouve combien le public peut quelquefois se montrer injuste envers des institutions de charité qui n'obtiennent pas toujours le succès auquel le public s'attend.

M. STOCKTON : Ces gens ne sont-ils pas des sauveteurs rémunérés pour les vies et la propriété qu'ils sauvent ?

M. BRODEUR : Oui. Cette société, si je ne me trompe, sollicite des souscriptions du public, et, avec le produit de ces collectes, maintient sur les côtes un certain nombre de stations de sauvetage, engageant capitaines et équipages pour la manœuvre.

M. STOCKTON : J'ai posé cette question parce que le ministre a dit que cette œuvre était toute gratuite.

M. BRODEUR : Non. Je me suis peut-être mal expliqué. J'ai dit que la société elle-même ne recevait pas de subvention de l'Etat, mais ses services sont gratuits. Naturellement, ceux qui s'engagent dans le service du sauvetage sont rémunérés à même les fonds perçus par voie de souscription publique.

M. ALEXANDER MARTIN : L'honorable ministre voudrait-il me dire la date de l'extrait qu'il vient de lire ?

M. BRODEUR : L'honorable député le trouvera dans le " New Review " de 1894, page 71.

M. MARTIN : Il y a de cela douze ans. Il s'est produit de nombreux changements depuis.

M. BRODEUR : Le même système existe en France, où La Société centrale de Sauvetage des Naufragés remplit les mêmes fonctions que la société anglaise. Elle est cependant subventionnée par l'Etat. Ces associations volontaires existent, autant que j'ai pu m'en assurer, en Allemagne, en Suède, en Norvège et dans presque tous les pays d'Europe. Les seuls pays où il n'y a pas de volontaire sont les Etats-Unis et le Canada. Notre système n'est pas absolument semblable à celui des Etats-Unis. Le parlement canadien a voté, il y a une quinzaine d'années, un crédit dans le but d'établir un service de sauvetage. Le crédit était bien minime dans l'origine et il a augmenté lentement. Le plus fort montant à cette fin qui ait jamais figuré au budget des dépenses est celui de cette année.

Quant au système en vigueur aux Etats-Unis, je dirai qu'il a été sévèrement critiqué ; et je ne m'en étonne pas, car, toutes les fois qu'il se produira des pertes de vies, on peut être sûr que le public se montrera très mal disposé à l'égard de toute société de sauvetage, qu'elle soit bénévole ou subventionnée par l'Etat. Un article paru récemment dans le " News Advertiser ", de San-Francisco, contient une critique très acerbe du système en vogue dans les Etats-Unis. Je me bornerai à en citer un extrait, afin de faire voir combien il est difficile parfois de satisfaire l'opinion publique à la suite de ces accidents, même dans un pays où il se dépense de ce chef $2,000,000 par année. L'article est de M. Macara et conçu en ces termes :

Il y a quelques jours le service local de sauvetage nous fournit une nouvelle preuve de son inaptitude à remplir la tâche qui lui a été assignée et qui est sa raison d'être. Cette incompétence se manifeste périodiquement ; on peut même dire qu'elle se manifeste toutes les fois que sont requis les services de l'équipe de sauvetage.

Ce sont là les critiques que l'on relève même dans les Etats-Unis, où ce service est peut-être mieux organisé qu'en aucun autre pays du monde, où sur une chiffre total de trois mille naufrages, l'année dernière, il n'en a péri que trente-quatre. Comment le système est-il organisé aux Etats-Unis ? Le pays est divisé en trois régions : celle du littoral de l'Atlantique, celle du golfe du Mexique et celle du littoral du Pacifique. Le service paraît être organisé très complètement. Ainsi le littoral de l'Atlantique, depuis les côtes de la Floride, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick est parcourue jour et nuit. Malgré tout il se produit des accidents et des pertes de vies. Et chaque fois qu'il se produit des pertes de vies, le département est critiqué d'une manière très acerbe. En dépit de tous les efforts que l'on fait, il est difficile, dans les

cas de grande difficulté, de satisfaire l'opinion publique. Mais en ce qui est des équipes que nous employons aux postes de sauvetage, on n'a aucune bonne raison de les critiquer. Personne ne saurait prétendre qu'elles ont manqué de courage et d'héroïsme dans les circonstances critiques.

Qu'on me permette de rappeler le cas du capitaine Ward et de son équipe, du poste de sauvetage de Toronto. Ces fonctionnaires furent amèrement critiqués il n'y a pas très longtemps parce qu'il s'était produit des pertes de vies à la suite d'un naufrage. Un navire qui se trouvait dans l'anse de l'Ouest, dut, par suite d'une brise violente qui s'éleva, s'en éloigner et chercher refuge dans l'anse de l'Est. Mais la tempête éclata d'une manière tellement subite que, dans l'espace de vingt minutes, et avant que les hommes eussent eu le temps de sauver le navire, ou même de faire des signaux de détresse, l'embarcation coula, et six hommes se noyèrent. Naturellement, le public critiqua vivement l'action ou ce qu'on se plaisait à appeler l'inaction de nos employés. Mais c'était se montrer très injuste que de critiquer la conduite tenue dans cette circonstance par les membres de l'équipe du poste de sauvetage ; car, au moment même où ces six hommes étaient engloutis par les eaux, le capitaine Ward et son équipe s'étaient portés au secours de quatorze hommes d'équipage dont la vie était exposée dans ce même port, et qui laissés à eux-mêmes auraient inévitablement perdu la vie.

L'honorable député a fait allusion particulièrement aux pertes de vies survenues l'autre jour sur la côte de l'île du Prince-Edouard. J'ai examiné à fond cette affaire, et je pense avoir en main tous les documents propres à éclairer la situation. Je regrette seulement que l'honorable député n'ait pas jugé opportun d'attendre que ces documents fussent déposés avant de condamner le ministère et certains fonctionnaires de mon département.

M. LEFURGEY : Je n'ai fait que citer l'opinion exprimée par l'organe même du Gouvernement à Charlottetown.

M. BRODEUR : Je regrette que l'honorable député ne se montre disposé à adopter les vues de ce journal que lorsqu'elles sont erronées, comme dans la circonstance actuelle. Bien entendu, l'agitation était grande dans le temps à Charlottetown et dans toute l'île du Prince-Edouard ; et dès lors on conçoit facilement qu'il ait été publié des choses qui n'auraient pas été publiées si toutes les circonstances avaient été connues. L'honorable député condamne particulièrement le capitaine Brown, pour ne s'être pas rendu à Souris. Eh bien, l'honorable député se trompe : car le capitaine Brown s'est bel et bien rendu à Souris.

M. LEFURGEY : Lorsqu'il était déjà beaucoup trop tard.

M. BRODEUR.

M. BRODEUR : Non, c'est là qu'il s'est rendu d'abord. Je tiens à faire le récit des faits exactement comme ils se sont passés. Il n'est que juste que je le fasse, vu qu'on semle avoir au dehors l'opinion que certains fonctionnaires du Gouvernement n'ont pas fait leur devoir. Le 7 novembre dernier, le département recevait le télégramme suivant de l'agent des Lloyds à Charlottetown :

Charlottetown (I. P.-E.), novembre 1906.

Au ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Grand navire échoué près de la pointe de l'Est, brisé en deux morceaux, partie de l'équipage sur chaque épave. Le département a plusieurs navires ici. Il faudrait en dépêcher un sans retard pour porter secours; on ne peut rien faire du rivage.

HYNDMAN ET CIE.
agent des Lloyds.

Le télégramme suivant fut envoyé aussitôt à l'agent du ministère à Charlottetown :

Ottawa, 7 novembre 1906.

A. Lord, agent du département de la Marine,
Charlottetown (I. P.-E.)

Portez immédiatement tout le secours possible au navire échoué près de la pointe de l'Est, en dépêchant sur les lieux tout navire de l'Etat disponible. Informez l'agent des Lloyds, à Charlottetown, des ordres que vous avez reçus et tenez-nous au courant de ce que vous aurez fait.

C. STANTON,
Pour le sous-ministre.

On voit donc que le département n'a pas perdu de temps, mais qu'aussitôt après avoir reçu ce télégramme il a autorisé la mise à la mer du navire de l'Etat, en vue de sauver, s'il était possible, les naufragés. Quelques heures plus tard, nous recevions des agents des Lloyds un télégramme ainsi conçu :

Charlottetown, 7 novembre 1906.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Naufragés du "Sovinto", près de la pointe de l'Est, en danger de périr; le "Stanley" est à Georgetown; habitants de Souris demandent qu'on leur laisse l'usage du bateau de sauvetage du "Stanley", et se font forts de ramener ces naufragés au rivage. Veuillez donc ordonner au "Stanley" de transporter promptement son bateau de sauvetage à Souris.

HYNDMAN ET CIE.

Voici la réponse qui leur fut envoyée sur-le-champ :

Ottawa, 7 novembre 1906.

A. Lord, agent du département de la Marine,
Charlottetown, I P.-E.

Hyndman et Cie nous télégraphient en ces termes : Naufragés du "Sovinto", près de la pointe de l'Est en danger de périr; le "Stanley" est à Georgetown; habitants de Souris demandent qu'on leur laisse l'usage du bateau de sauvetage du Stanley, et se font forts de ramener ces naufragés au rivage. Veuillez donc ordonner au "Stanley" de trans-

porter promptement son bateau de sauvetage à Souris. Le département désire que vous prêtiez toute l'assistance possible.

C. STANTON,
Sous-ministre-suppléant

M. LEFURGEY : Quand ces télégrammes furent-ils envoyés ?

M. BRODEUR : Tous le même jour, le 7 novembre.

M. LEFURGEY : J'ai questionné le ministre l'autre jour au sujet des télégrammes qu'il aurait reçus, et ceux-là ne nous ont pas été communiqués.

M. BRODEUR : J'ai lu quelques-uns de ces télégrammes l'autre jour. Ce même jour du 7 novembre nous reçumes le télégramme suivant de M. Lord :

Charlottetown (I. P.-E.), 7 novembre 1906.

Au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Avec votre autorisation, "Stanley" va mettre à la mer dès que la machine sera sous pression, probablement à minuit et se rendra sur le lieu du naufrage.

A. LORD.

Le jour suivant, 8 novembre, dès le matin, nous reçumes le télégramme suivant de M. Lord :

Charlottetown (I. P.-E.), 8 novembre 1906.

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

"Stanley" parti pour sinistre de pointe de l'Est hier soir. Tempête du nord-est fait toujours fureur. Crainte que le navire ne puisse être d'aucun secours, la mer se brisant, à ce qu'on dit, trop loin du rivage.

A. LORD.

L'honorable député (M. Lefurgey) a déclaré que le capitaine Brown ne s'était pas rendu à Souris ; eh bien, le 8 novembre, nous avons reçu de M. Lord le télégramme suivant qui indique bien que le capitaine Brown s'est rendu à Souris :

Charlottetown (I. P.-E.), 8 novembre 1906.

Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Brown arrivé à Souris, vent violent du nord-est, grosse mer, impossible d'atterrir du côté nord, a cherché refuge à Georgetown, est reparti de nouveau pour Souris à 3 h. soir. J'ai communiqué à Brown, par téléphone, par l'intermédiaire du percepteur des douanes Currie, de Souris, la permission de laisser à l'équipe de Souris, l'usage de son bateau de sauvetage; il est impossible au "Stanley" de rien faire dans les circonstances.

A. LORD.

Voici un autre télégramme reçu de M. Lord le 9 novembre :

Stanley est retourné à 2 h. après midi ; n'a pas atteint encore la côte nord; trois survivants du naufrage ont été transportés au rivage, hier soir, dans une embarcation de pêcheurs, et un autre, sur un radeau de bois. Il ne reste plus de marins vivants sur aucune des épaves.

On le voit, ceux qui ont déclaré dans cette Chambre ou au dehors que le département n'avait pas fait tout ce qu'il était possible pour sauver la vie de ces naufragés se sont rendus coupables d'injustice à notre égard. L'honorable député a jugé à propos, avant que les documents eussent été déposé de critiquer amèrement notre conduite; mais il doit se rendre compte maintenant, à la lecture de ces télégrammes, que le Gouvernement a fait tout en son pouvoir pour sauver la vie des naufragés, de même qu'il sera toujours disposé de le faire à l'avenir. Maintenant, monsieur l'Orateur, l'honorable député a dit des choses désagréables sur le compte du capitaine Brown. Je n'ai pas le plaisir de connaître très bien le capitaine Brown ; je ne l'ai rencontré que deux fois depuis que je suis chargé de la conduite du département de la Marine et des Pêcheries, mais, d'après ce que j'entends dire de lui, il n'est pas d'homme au Canada qui soit plus courageux, plus vaillant, plus attaché à ses devoirs que le capitaine Brown, commandant du "Stanley" depuis un grand nombre d'années. Je suis peiné que l'honorable député ait cru bon de s'attaquer à la réputation d'un homme qui jouit de la confiance, non seulement de tous les habitants de l'île, mais de tous ceux qui le connaissent dans les Provinces maritimes.

M. R. L. BORDEN : On s'est adressé, je crois, à quelque agent du département dans le but d'obtenir la permission de se servir d'un bateau de sauvetage.

M. BRODEUR : J'en viens à cette question.

M. R. L. BORDEN : Ce que je désire savoir, c'est le laps de temps qui s'est écoulé entre le moment où cette demande fut faite et celui où la permission fut accordée.

M. BRODEUR : C'est précisément ce que j'allais expliquer. L'honorable député, j'imagine, fait allusion à la demande qu'on a faite à M. Lord d'envoyer à Souris, par train spécial, le canot de sauvetage du "Minto". A ce sujet, je dirai que le département n'a pas été mis au courant de cette demande dans le temps. Les seules communications qui aient été échangées entre notre agent M. Lord et le capitaine, ce sont les télégrammes que je viens de lire. Il ne nous a pas informés qu'on s'était adressé à lui en vue d'obtenir l'usage du canot de sauvetage du "Minto" avec prière de l'expédier à Souris par train spécial. Si M. Lord était d'avis que c'était là une dépense trop forte, et si, pensant que ce canot de sauvetage pourrait rendre quelques services, il avait référé le cas au département, celui-ci aurait certainement donné la permission nécesaire. Au reste, les instructions que nous avions données étaient assez larges. Dans notre premier télégramme du 7 novembre, nous lui disions :

Portez immédiatement tout le secours possible.

Dans notre deuxième télégramme du même jour, au sujet du réquisitionnement du canot de sauvetage du " Stanley ", nous disions :

Le département désire que vous prêtiez toute l'assistance possible.

Le département a donc donné toutes les instructions et toutes les permissions nécessaires dans les circonstances. Je ne saurais trop dire pourquoi il ne nous a pas renvoyé la demande qu'on lui avait adressée au sujet du canot de sauvetage du " Minto "; mais, d'après le rapport qu'il nous a adressé, je crois comprendre qu'il y a quelque raison à cela. Cette demande lui fut faite dans l'après-midi du 8 novembre, et quelques minutes avant que le département lui eût donné l'ordre d'envoyer le canot de sauvetage du " Stanley ". Le " Stanley " était alors mouillé à Georgetown et le " Minto " à Charlottetown.

M. R. L. BORDEN : Où se trouvait le navire naufragé ?

M. BRODEUR : A la pointe de l'Est, au large de Souris, Georgetown était le port le plus rapproché du lieu du sinistre, et c'est pour cette raison que nous avions donné ordre d'envoyer le " Stanley ", qui était en rade à Georgetown, au secours des naufragés de la pointe de l'Est. D'après un rapport que j'ai en main, et qui vient de m'arriver, il paraîtrait que quelques instants avant de recevoir notre télégramme lui ordonnant d'envoyer le canot de sauvetage du " Stanley ", il reçut une demande de l'agent des Lloyds d'expédier, par train spécial, le canot de sauvetage du " Minto ". Il se mit en rapport avec l'agent de l'Intercolonial, en vue d'obtenir un train spécial et fut informé que la dépenese serait de 60 dollars. L'agent de l'Intercolonial aurait-il dû en agir ainsi ? Je ne discuterai pas ce point ; j'imagine qu'il s'est conformé aux instructions qu'on lui avait données. A tout événement, notre agent M. Lord ne nous a pas soumis la question ; s'il l'avait fait je lui aurais probablement donné ordre de réquisionner ce train spécial et de prêter toute l'assistance possible. Mais voici ce qui est arrivé : en même temps qu'il recevait cette demande relativement au canot de sauvetage du " Minto ", il donnait ordre d'expédier sur le lieu du sinistre le canot de sauvetage du " Stanley " qui était à Georgetown, port de 40 ou 50 milles plus rapproché. Lorsque, au sujet de l'envoi du canot de sauvetage du " Minto ", on l'informa que la dépense serait de 60 dollars, il jugea qu'il ne fallait pas l'envoyer. Là-dessus, l'honorable député déclare que le département doit être tenu responsable des pertes de vies qui ont eu lieu. Je lui dirai qu'au moment où l'on nous pria de faire expédier le canot de sauvetage du " Minto " sur le lieu du sinistre, toutes les personnes restées sur l'épave avaient la vie sauve. Le jour précédent, quelques personnes avaient perdu la vie pour avoir, à ce qu'on me dit, quitté l'épave et tenté d'atterrir sans les préparatifs nécessaires. Le jour suivant, lorsque M. Lord fut prié d'envoyer le canot de sauvetage par train spécial, tous les survivants du sinistre avaient été ramenés au rivage. Dès lors le moins que pourra faire l'honorable député ce sera de reconnaître que ce n'est pas parce que nous aurions négligé d'envoyer cette embarcation par train spécial que quelqu'un a perdu la vie.

Je crois avoir réfuté la grave accusation portée contre M. Lord en dehors de la Chambre, d'avoir mal agi relativement à l'envoi de ces barques de sauvetage. Il savait déjà que le canot de sauvetage du " Stanley " avait été dépêché sur le lieu du sinistre : on exigeait de lui une forte somme pour l'envoi du canot de sauvetage du Minto " et il jugeait, j'imagine, que le canot de sauvetage du " Stanley " suffirait à la tâche, et de fait il était déjà sur le lieu du sinistre.

M. LEFURGEY : On trouvait que c'était trop que 60 dollars par tête.

M. BRODEUR : M. Lord aurait dû peut-être débourser les 60 dollars ; mais l honorable député connaît sans doute M. Lord, homme très circonspect. L'année dernière, on l'a critiqué très vertement dans cette enceinte pour avoir acheté des pommes de terre à un prix un peu trop élevé, et c'est peut-être ce qui l'a fait hésiter, lorsqu'il s'est agi de dépenser 60 dollars pour cette fin. Je suis heureux que cette discussion ait eu lieu, car on a donné à entendre au public que le département n'avait pas fait son devoir dans la circonstance. Je pense avoir démontré que le département a fait tout en son pouvoir pour aider à sauver la vie des survivants du naufrage.

Un mot, maintenant, de ces deux jeunes gens qui ont sauvé la vie de trois naufragés : ils méritent assurément les éloges que l'honorable député leur a décernés. Ils ont manifesté ces qualités de vaillance, de dévoûment et d'énergie qui distinguent nos pêcheurs généralement. Il nous faut reconnaître que nos pêcheurs côtiers sont parmi les plus braves qui soient au monde. Sans doute, il s'en trouve parmi eux qui ne sont pas très instruits ; ils n'ont pas été mis à même de s'instruire ; mais, d'autre part, on ne saurait contester leur énergie, leur dévoûment leur vaillance, et, dans certains cas comme celui-ci, leur héroïsme. Je suis heureux de pouvoir rendre ce témoignage à ces deux jeunes gens, qui, en dépit des vagues qui déferlaient sur la côte, avec la perspective d'une mort presque inévitable, n'ont pas hésité, pour sauver la vie de ces malheureux que les eaux menaçaient d'engloutir de se jeter dans un bateau de pêche tiré sur le rivage et à risquer leur vie pour sauver celle de leur prochain. Ils méritent les éloges que leur a décernés l'honorable député ; et

j'espère que le département sera bientôt à même de leur offrir des récompenses dignes de l'héroïsme dont ils ont fait preuve dans cette circonstance. Je n'ai pas consulté ceux qui ont eu d'habitude là-bas leur mot à dire dans la distribution des deniers de l'Etat. Je me propose d'établir sous peu des postes sur le littoral de l'île du Prince-Edouard, et je serai heureux d'offrir à ces deux jeunes gens des emplois de gardien ; l'on verra que le pays tient à récompenser le vrai mérite. L'honorable député a parlé de l'établissement de postes de sauvetage sur l'île ; je suis à étudier très sérieusement cette question. Déjà les fonctionnaires de mon département m'ont transmis des rapports sur ce sujet. J'ai au moins trois rapports entre les mains actuellement. J'ai mis très sérieusement cette question à l'étude et j'espère pouvoir avant longtemps établir sur l'île des postes de sauvetage.

M. ALEX. MARTIN (Queen, I. P.-E.) : Monsieur l'Orateur, j'ai suivi cette discussion avec beaucoup d'intérêt ; j'ai entendu tout ce qu'a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) relativement aux pertes énormes de vies qui se produisent dans la province de l'île du Prince-Edouard. J'approuve nombre des déclarations qu'il a faites. Dès le commencement de la session, le 28 novembre, je pense, je signalais la question à l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dans les termes suivants :

1 Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour établir des postes de sauvetage sur le littoral de l'île du Prince-Edouard, en vue de mettre fin aux pertes de vies et aux dommages à la propriété, comme il en a été infligés par les dernières tempêtes qui ont ravagé les côtes de l'est du Canada.

On me répondit dans l'affirmative. Je me hâtai de porter le sinistre à l'attention du département de la Marine. J'ai été surpris de voir l'honorable ministre chercher à s'esquiver en exposant à la Chambre ce qui s'était fait dans la Grande-Bretagne et dans les pays européens, et en insistant sur l'inactivité des autres gouvernements jusqu'en l'année 1894. Je ne suis pas très convaincu que sa description de l'état de choses existant dans l'ancienne mère patrie soit entièrement exacte. A tout événement, pourquoi prendre comme modèle de ce qui doit se faire au Canada aujourd'hui l'état de choses existant dans la Grande-Bretagne il y a douze ans ? Il nous a ensuite signalé le cas des Etats-Unis, et nous a lu un rapport établissant l'imperfection du système de sauvetage maintenu dans la république voisine. En quoi cela regarde-t-il le Canada ou l'île du Prince-Edouard ? Entend-on se justifier par là ? Existe-t-il un système quelconque dans l'île du Prince-Edouard ? Non, on ne peut pas dire que le système soit imparfait ou inefficace ; il n'existe même pas. J'ai trouvé fort étrange qu'il s'attachât par-dessus toute chose à défendre son département. Il n'a pas dit à la Chambre ce qu'il se proposait de faire. Il nous a informé qu'on lui avait adressé des rapports. Mais la Chambre n'en sait pas plus long sur ses plans de réforme qu'elle n'en savait avant qu'il eût ouvert la bouche. Je m'en vais dire à l'honorable ministre en quoi il se trompe et en quoi se trompe le département des Chemins de fer. Les fonctionnaires de ces départements dans l'île du Prince-Edouard sont obligés de se conformer strictement à certaines règles et craignent de prendre la moindre initiative sans consulter les bureaux à Ottawa. Un tel état de choses ne devrait pas exister.

Dans le cas actuel, qu'est-il arrivé ? Il leur fallut télégraphier à Ottawa avant de prendre la moindre mesure. Pourquoi en serait-il ainsi ? N'y a-t-il pas dans l'île du Prince-Edouard des hommes au courant des besoins locaux ? C'est le résultat de la régidité des règlements imposés par les bureaux. Je me souviens qu'il y a trois ans—je ne saurais dire si nous avions alors le ministre actuel ou son prédécesseur—le steamer " Stanley " fut trois mois durant emprisonné dans les glaces. Il fallait attendre les ordres d'Ottawa avant de porter secours à ce navire. Enfin le " Minto " fut envoyé pour dégager le " Stanley ". Son hélice était brisée. L'équipage du " Stanley " était en aussi grand danger de perdre la vie que ces naufragés de la pointe de l'Est dont nous venons de parler. Dans ces circonstances, qu'est-ce que les habitants de l'île du Prince-Edouard furent obligés de faire ? Il leur fallut organiser une équipe de sauvetage et se porter au secours du " Stanley ". C'est entièrement grâce à leurs efforts que le " Stanley " fut dégagé.

Je ne songe aucunement à blâmer les fonctionnaires dans l'île du Prince-Edouard, M. Lord, le capitaine Brown ou M. Sharpe. Si l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) veut me prêter quelque attention, je lui ferai observer que M. Sharp, qui représente l'administration du chemin de fer à Charlottetown ne jouit d'aucune liberté d'action. Il n'est aucun membre de la députation qui ne reconnaisse que ces fonctionnaires ont des sentiments humains et qu'ils ne demanderaient pas mieux que d'aider de toutes leurs forces à sauver la vie de leurs semblables en danger, mais la digidité des règlements établis par l'administration centrale les empêchait d'agir et ils n'osaient faire les frais nécessaires. Il y a quelques années, alors que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard était enseveli sous la neige, je demandai au ministre des Chemins de fer si son département allait se mettre en peine de rétablir la libre circulation des trains. Il me répondit que les habitants de l'endroit devraient se munir de pelles et enlever eux-mêmes la neige.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je demande pardon à l'honorable député, si

je l'interrompu ; mais je dois dire que je n'ai point fait d'observation comme celle dont il m'attribue la paternité. Pendant qu'il pérorait, le jour en question, je lui fis cette interpellation : " Comptez-vous donc que je vais me rendre là pour y pelleter la neige?" et on m'a fait dire que les gens de l'île du Prince-Edouard devaient aller eux-mêmes enlever la neige. C'est absolument inexact. Je saisis la première occasion qui se présente, depuis que j'ai appris la chose, pour apporter la rectification voulue. Je déclare donc que c'est à tort qu'on m'attribue la paternité de pareille affirmation.

M. ALEX. MARTIN : Je ne veux nullement révoquer en doute la sincérité du ministre, mais le compte rendu des débats, je suppose...

M. EMMERSON : Vous chercheriez en vain pareil texte dans le compte rendu officiel.

M. ALEX. MARTIN : Je le répète, je ne veux nullement révoquer en doute la parole du ministre ; seulement, c'est bien là l'interprétation que j'ai donnée aux paroles du ministre et le compte rendu des débats, si je ne me trompe, en fera foi. A tout événement, pour revenir à la question, M. Sharpe sachant sous quel maître dur et impitoyable il serait, craignit d'effectuer cette dépense de $60. Il y a quelques années, j'en ai parfaite souvenance, les passagers ayant débarqué du bateau d'hiver, après avoir passé deux ou trois jours sur le golfe, demandèrent qu'on mît à leur disposition un train spécial pour les transporter de Georgetown à Charlottetown ; force leur fut de mettre la main dans le gousset et d'acquitter eux-mêmes les frais de ce transport, vu que le surintendant, paralysé qu'il était par la crainte des sévères réglements imposés par le ministère des Chemins de fer, n'osa prendre d'initiative. Un autre fait analogue qui eut lieu à Georgetown, un de ces hivers derniers, se présente en ce moment à ma mémoire. Les citoyens de cette ville demandaient qu'on installât un téléphone sur le quai, afin de pouvoir s'informer des heures d'arrivée ou de départ du steamer ; or, le ministère des Chemins de fer opposa un refus formel à cette demande et force fut bien à quelques particuliers de faire les frais de cette installation ; mais, une fois ce téléphone installé, le ministère, honteux de sa parcimonie, acquitta le mémoire. Quant à l'affaire en discussion, le Gouvernement, j'espère, remboursera ces $60 à M. Hyndman, et lui épargnera cette perte de deniers. Il a bien mérité de tous les amis de l'humanité. Je ne veux pas faire perdre à la Chambre un temps précieux ni chercher à me faire de la popularité, en exploitant cette affaire ; seulement je ferai observer au chef du ministère des Chemins de fer et au chef du ministère de la Marine qu'ils ne donnent pas à leurs fonctionnaires de l'île du Prince-Edouard, des hommes d'une habilité incontestable, la direction qu'il convient de donner à des gens de pareille habilîté. N'eût-on pas perdu un temps précieux à un échange de télégrammes avec le bureau central d'Ottawa, on aurait réussi à arracher à la mort plusieurs personnes.

Je vois avec bonheur que le ministère de la Marine s'apprête à récompenser les services rendus par M. Grady et M. Campbell qui, dans uns petite barque de pêcheurs, ont bravé la fureur des flots et risqué leur vie pour arracher ces malheureux à une mort terrible.

Je dois ici informer le ministre de la Marine que les citoyens de l'île du Prince-Edouard, n'écoutant que la générosité de leurs cœurs, ont souscrit une somme de $500 au bénéfice de ces braves sauveteurs et le ministère de la Marine, j'espère, leur décernera une médaille. J'ai une observation à formuler à l'égard du capitaine du " Stanley ". Je ne m'explique pas à quel mobile le ministre de la Marine a obéi en prenant la parole ici pour faire la leçon à mon honorable collègue (M. Lefurgey), parce qu'il aurait fait peser le blâme sur le capitaine Brown. Mon collègue (M. Lefurgey) n'a absolument rien dit d'attentatoire à l'honneur du capitaine Brown. Il s'est contenté d'emprunter d'un journal de la province, organe du Gouvernement, un extrait relatif non seulement au capitaine Brown mais à toutes les circonstances en question, et le ministre de la Marine que j'ai toujours tenu pour un esprit loyal, a eu tort de révoquer en doute la sincérité de mon collègue (M. Lefurgey). Le ministre devrait désavouer cette partie de ses observations ; car elles n'intéressent nullement le débat. A mon avis, le capitaine Brown est un officier méritant qui a rendu de précieux services au pays. M. Lord et M. Sharpe sont aussi d'excellents fonctionnaires. Ce n'est pas sur eux que je fais rejaillir le blâme, mais sur le ministère ici. Que le ministre me permette de lui faire une observation. Notre littoral est périodiquement visité par ces violentes tempêtes; mentionnons celles de 1851, de 1872 et celles de l'année dernière, qui a été d'une violence insolite. Cependant, le Canada, ce grand pays maritime qui est peut-être la cinquième nation maritime du monde, n'a encore, virtuellement, rien fait pour établir des stations de sauvetage. Ce n'est ni en France que le ministre doit aller chercher des modèles, ni en Angleterre où, prétend-il, il n'y a rien à apprendre mais qu'il réalise quelque économie en mettant fin à certains gaspillages qui se pratiquent dans ses bureaux et qu'il aille aux Etats-Unis, le pays le plus progressiste du monde ; qu'il y étudie les réformes réalisées par nos voisins en ce sens, et il rendra, par là, un grand service au pays. Il est regrettable que le ministre ait consacré un temps précieux à l'examen de l'œuvre réalisée par

son ministère, et qu'il ait cherché à l'exonérer de tout blâme, au lieu d'éclairer la Chambre sur ses projets futurs.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : A prendre littéralement le texte de la motion présentée par l'honorable député (M. Lefurgey) on serait porté à croire qu'elle tend à obtenir un meilleur service de sauvetage, sur le littoral de l'île du Prince-Edouard. Mais évidemment, l'objectif visé par l'honorable député (M. Lefurgey) et son collègue dans la représentation de la province, c'est de faire retomber le blâme sur le ministre de la Marine, à cause de la mort de ces malheureux marins, sur le steamer " Turret-Bell ".

M. LEFURGEY : C'est certainement là, en partie, ce que j'ai voulu dire à la Chambre en prenant la parole.

M. E. M. MACDONALD : Si je ne me trompe, l'honorable député a déclaré que bien que sa résolution, en apparence, tendît à l'amélioration de ce service de sauvetage, son mobile caché était bien celui que je viens de dire. Avouons-le, à titre de représentant des Provinces maritimes, je prêterais indubitablement mon appui à mon honorable collègue (M. Lefurgey) si, en présentant cette résolution et en formulant ses résolutions, il eut sincèrement cherché à convaincre la Chambre et le ministre de l'urgence qu'il y a de perfectionner les moyens et les appareils de sauvetage, sur le littoral des Provinces maritimes. Représentants des Provinces maritimes qui comptent au nombre de leurs commettants une si forte population de travailleurs de la mer, nous sommes peut-être plus vivement pénétrés que ne le sont nos collègues des autres provinces, de l'importance et de l'urgence de pourvoir à l'organisation de moyens de sauvetage bien modernes, surtout pour la saison d'automne. Ainsi, bien que mes collègues de l'île du Prince-Edouard aient manqué de sincérité et aient sacrifié la proposition légitime qu'ils ont à présenter dans l'intérêt du pays et surtout de leurs commettants en soulevant un débat dans le but de faire rejaillir injustement le blâme sur le département, le ministère, je l'espère, se pénétrera de l'importance de compléter graduellement, d'année en année, l'organisation des postes de sauvetage installés sur les différents points du littoral des Provinces maritimes.

Je n'étais pas ici, lorsque le député de Prince (M. Lefurgey) a harangué la Chambre, mais j'ai prêté l'oreille aux observations du député de Queen (M. A. Martin) et son discours nous offre un excellent échantillon du genre d'éloquence qu'affectent de cultiver certains députés de l'île du Prince-Edouard, doués de la trempe d'esprit qui distingue cet honorable collègue.

Il ne faut blâmer ni le capitaine Brown, ni M. Lord, ni personne autre que l'honorable ministre de la Marine (M. Brodeur) ; sur lui seul doit retomber tout le blâme et si l'on en cherche la raison, c'est que l'honorable député ne partage point les opinions du ministre en matière de politique. La preuve établie par le député de Prince indique si clairement sur qui doit retomber le blâme en cette affaire que, j'en suis convaincu, avant la fin du débat, il sera lui-même convaincu que M. Lord, l'agent du ministère à Charlottetown, est celui-là même que la Chambre et le ministre doivent condamner et qu'il faut, en outre, à mon avis, démettre de ses fonctions. Sans doute, le député de Queen (M. A. Martin) n'aurait pas pour agréable cette révocation. Il s'oppose à cette démission. Il connait les instructions si précises, si circonstanciées transmises par le ministère, instructions figurant dans les dépêches déposées sur le bureau de cette Chambre, ainsi que dans la dépêche du 7 novembre, lui donnant instruction de porter sur-le-champ tous les secours possibles, et dans une dépêche ultérieure ainsi conçue : " Ministère désire que vous tentiez l'impossible pour porter secours". Malgré ces instructions, répétées deux fois au cours de la même journée, ce M. Lord refusa d'user de la discrétion que tout fonctionnaire public, doué de sens commun, n'aurait nullement hésité à exercer en pareilles circonstances, et de fournir les fonds voulus pour transporter les canot de sauvetage à l'endroit en question, en vue de préserver ces personnes de la mort. Je tiens à résumer brièvement tous les faits se rattachant à cette question et que le député de Prince (M. Lefurgey) a mis en lumière, en s'appuyant sur la narration empruntée d'un organe du Gouvernement, dont il a donné lecture à la Chambre, à titre d'exposé de faits que la Chambre peut tenir pour parfaitement digne de foi. D'après cet exposé de faits, on demanda à l'agent du ministère de prendre les moyens voulus pour envoyer le canot de sauvetage du steamer "Minto" sur le théâtre du désastre. En se rendant au ministère des Chemins de fer, afin de constater comment il serait possible de conduire ce canot de sauvetage à l'endroit en question, il apprit qu'il faudrait, pour cela, débourser une certaine somme. Alors il refusa de payer ces deniers. Il aurait tout aussi bien pu refuser de rémunérer les hommes chargés de diriger ce canot de sauvetage jusqu'au "Stanley", s'il devait transporter le canot, de Charlottetown jusqu'à la scène du naufrage.

En présence des instructions répétées du ministère, lui enjoignant de prendre tous les moyens possibles pour porter secours aux naufragés, menacés de mort, le bon sens le plus vulgaire aurait dû l'avertir, et le forcer, lui ou tout autre homme digne de remplir pareille charge, de payer les deniers voulus pour conduire ce canot jusqu'à la scène du naufrage. Mais il n'en fit rien. Il refuse absolument de débourser ces deniers et en outre il ne demande point

d'instructions au ministère sur les mesures à prendre ; il ne communique point aux autorités le fait que le canot de sauvetage pourrait être conduit à cet endroit, avant l'arrivée du "Stanley" sur le théâtre du naufrage ; bref, il ne prend aucun moyen de faire connaître au ministère ou à ses fonctionnaires d'Ottawa qu'il serait possible d'envoyer un canot à temps pour arracher ces infortunés à la mort.

Puisque M. Lord a agi de pareille façon, de quel droit les députés de Prince et de Queen (M. Lefurgey et M. A. Martin) viennent-ils censurer le ministère ?

Puisque ce monsieur n'a pas eu assez de sens pour s'acquitter d'un devoir si urgent, devoir que tout homme, en pareille circonstance, remplirait, qu'il soit fonctionnaire de l'Etat ou non, je suis d'avis qu'il faut le traiter en homme dénué de sens commun, et que les citoyens de ce pays et l'île du Prince-Edouard, ainsi que semble le dire le "Daily Patriot" peuvent se dispenser de ses services.

En discutant cette affaire, je tâche de répartir les responsabilités et de faire retomber la blâme sur qui de droit. Mes honorables collègues prétendent-ils qu'il faut tenir le ministre responsable d'une situation qu'il ignorait absolument, alors qu'après avoir transmis à son agent des instructions claires et positives, cet agent non seulement refusa d'exécuter ces instructions mais négligea même de tenir ses supérieurs au courant de la véritable situation ? Mes collègues en conviendront, le ministre a l'impérieux devoir de se prononcer sur cette affaire d'une si haute gravité, puisqu'il s'agit d'un honteux abandon du devoir de la part de cet agent du ministère dans l'île du Price-Edouard.

La preuve, sur ce point, est claire et indiscutable. Je regrette que le député de Prince (M. Lefurgey) trouve matière à censure dans la conduite du capitaine Brown, du "Stanley". Venant de la province limitrophe où touchent ces deux bateaux, nous savons tous que dans les deux hommes chargés de la direction de ces bateaux d'hiver, nous possédons des navigateurs si expérimentés, d'un jugement et d'un tact si sûrs, quand il s'agit de la sécurité et des intérêts des passagers confiés à leurs soins, durant la traversée de la terre ferme à l'île, qu'il serait extrêmement difficile de les remplacer. D'ailleurs, il n'y a rien dans la preuve établie qui les incrimine et si je ne me trompe, le député de Queen (M. Martin) a pris à partie le député de Prince (M. Lefurgey), parce que ce dernier aurait donné à entendre que le capitaine Brown mérite censure pour avoir négligé son devoir, dans les circonstances en question.

L'honorable député prétend que le ministre des Chemins de fer est digne de blâme, pour avoir prononcé certaines paroles au sujet de l'enlèvement de la neige, un de ces derniers hivers.

M. E. M. MACDONALD.

Le ministère, nous dit-on, a négligé de faire telle ou telle chose, les hivers précédents, relativement aux communications d'hiver. Je tiens à faire remarquer à la Chambre que s'il a surgi certains embarras relativement aux communications d'hiver, ces embarras sont, dans une large mesure, le fait de celui-là même qui s'est rendu coupable de manquement à son devoir, dans la circonstance en question, l'agent du ministère de la Marine dans l'île du Prince-Edouard. Et cependant, bien qu'il soit clairement prouvé que l'agent en question a refusé de donner à ces instructions si claires et si précises l'interprétation que leur aurait donnée tout homme doué du bon sens ordinaire ; bien qu'il ait négligé d'avertir le ministère qu'il se trouvait à sa portée des moyens faciles de sauvetage, le député de Queen (M. A. Martin) déclare qu'il ne saurait blâmer M. Lord, et il fait retomber le blâme sur le ministre qui ignorait même la présence d'un canot de sauvetage à Charlottetown; le ministre, dis-je, qui ignorait même qu'il fût possible de se rendre en bateau sur la scène du naufrage, et cela parce que M. Lord avait négligé d'éclairer son supérieur à cet égard. Il me semble que mes honorables collègues ont oublié la véritable situation. Ils veulent faire retomber sur le ministre le blâme qui doit rejaillir sur un homme qu'ils connaissent plus intimement et qui est responsable de cette situation, dans l'île du Prince-Edouard. Si l'honorable député (M. Lefurgey) désire sincèrement coopérer à l'établissement de ces postes de sauvetage dans l'île du Prince-Edouard, s'il tient à améliorer la situation, il s'accordera à dire avec moi au ministre qu'il a le devoir de congédier et de révoquer, dans l'intérêt même du pays, l'agent du département dans cette province, indigne qu'il est d'occuper cette position. Il est assez amusant d'entendre le député de Queen (M. A. Martin) affilié qu'il est à un parti qui a toujours prétendu, par le passé, qu'il faut demander nos précédents à la mère patrie, nous déclarer aujourd'hui, qu'il faut tourner nos regards, non pas vers la Grande-Bretagne ou vers d'autres pays d'outre-mer, mais bien vers les Etats-Unis, comme l'étoile directrice sur laquelle doit s'orienter le ministère de la Marine.

M. LEFURGEY : Votre propre ministre a déclaré que les postes de sauvetage aux Etat-Unis sont les mieux outillés.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député n'est réellement pas heureux dans le choix des exemples qu'il propose à notre imitation. Je m'accorde à dire avec mon honorable collègue (M. Lefurgey) que notre situation, au pays, ne nous permet pas de demander aux particuliers de coopérer à l'établissement de garde-côtes et de postes de sauvetage. Je le répète, c'est le Gouvernement qui doit se mettre à l'œuvre, le

premier. Il découlera deux résultats de ce débat, je l'espère : d'abord, je compte que le député de Prince veillera à ce que cet agent du ministère dans l'île du Prince-Edouard, qui néglige d'obéir aux instructions de ses supérieurs, soit révoqué de ses fonctions et qu'on lui donne pour successeur un homme plus digne d'exercer cette charge; en second lieu, je compte sur la création de nouveaux postes de sauvetage à tous les endroits convenables sur le littoral des Provinces maritimes.

M. J. J. HUGHES (King's, I. P.-E) : Après avoir lu quelques articles parus dans les journaux et certains discours prononcés il y a quelques jours, au Sénat sur cette question, et ayant prêté l'oreille aux observations formulées dans cette Chambre, au cours de cette séance, je suis demeuré convaincu qu'en pareille matière, l'homme le plus tranchant et le plus dogmatique qui en sait le plus long sur une question, est en réalité celui qui en sait le moins.

M. R. L. BORDEN : Est-ce là une critique à l'adresse de l'honorable député qui vient de porter la parole ?

M. J. J. HUGHES : A mon avis il serait vraiment déplorable, qu'à l'étranger et surtout dans les pays habités par les propriétaires de vaisseaux naufragés, on lit ces articles de journaux et ces discours, car, alors, on en conclurait que les fonctionnaires de l'Etat au Canada sont des monstres inhumains, insensibles aux souffrances ou même à la mort de leurs semblables et que la déplorable perte de vies qui a résulté du naufrage de la barque " Sovinto " aurait pu être évitée, s'il y avait eu de bons engins de sauvetage utilisables; impression des plus erronées, car cette déplorable perte de vies, dans cette circonstance, est due aux erreurs commises par le capitaine du navire naufragé, comme je crois pouvoir le prouver. Je dois ajouter que, pendant cette tempête, trois autres navires firent naufrage sur la même côte, à peu de distance de l'endroit où la barque " Sovinto " a sombré, et tout le monde à bord de ces navires a été sauvé. Le premier vaisseau qui échoua fut le " Turrett-Bell ", à environ 20 milles de l'endroit témoin du naufrage du " Sovinto ", et tout le monde à bord fut sauvé, y compris la femme du capitaine, parce que tout le monde, à bord, semble avoir pris les mesures voulues pour se sauver.

Le deuxième vaisseau qui donna à la côte, durant cette même tempête, fut un vaisseau en fer du nom d' " Olga ", à environ quatre milles de ce naufrage ; or, ici encore, tout le monde à bord échappa à la mort, y compris une dame parmi les passagers, et les gens sur le rivage prêtèrent à l'équipage tous les secours en leur pouvoir. Le troisième vaisseau qui donna à la côte portait une cargaison de poisson. Cet accident arriva à un mille de distance du naufrage en question, et ici encore il n'y eut pas une seule perte de vie à déplorer.

M. R. L. BORDEN : Par quels moyens l'équipage de ce navire a-t-il réussi à échapper à la mort ?

M. J. J. HUGHES : L'équipage du navire " Olga " doit son salut à ses propres efforts, avec l'aide des habitants du pays sur le rivage, qui après s'être noué des cordes autour du corps se mirent à l'eau. Revenons à la barque " Sovinto " qui donna à la côte entre minuit et le matin. Dès que le capitaine se trouva dans les brisants, il jeta les deux ancres à la mer : première erreur qu'il commit. Le vaisseau traîna ses ancres quelque temps et donna contre le pire endroit possible—un récif, à peu de distance de la côte. Les ancres résistèrent et le vaisseau aller s'échouer sur les roches. La chaîne de l'ancre arrêta le devant du navire et environ les deux tiers de l'arrière se brisèrent. Si l'ancre n'avait pas résisté, le vaisseau serait probablement allé s'échouer dans une petite anse, à peu de distance à l'ouest de l'endroit où il se brisa ; car le vent était nord-est. Il y avait sur le pont du vaisseau un chargement de planches qui tombèrent à la mer dès que le vaisseau eut touché, et l'eau entre le navire et le rivage était couverte de planches poussées dans tous les sens par la force du vent et des vagues. Lorsque le vaisseau se rompit, il y avait trois hommes à l'avant qui assujettissaient leurs ceintures de sauvetage ; ils furent retenus prisonniers sur l'épave et dans l'impossibilité de retourner à l'arrière du navire : plus tard, deux de ces hommes se noyèrent. Le reste de l'équipage était dans la loge, à l'arrière du navire. Ces hommes avaient à leur disposition quelques vivres, surtout de la mélasse et du vin d'Oporto, en quantité suffisante pour se sustenter pendant quelques jours. Au cours de la journée, le capitaine et l'équipage décidèrent de lancer à la mer leur propre canot de sauvetage, un des meilleurs qu'il soit possible de construire. Le vaisseau figure dans la catégorie 100 chez les Lloyds. Les gens sur le rivage, cultivateurs et pêcheurs, rendirent tous les services en leur pouvoir. Ils virent que l'équipage était perdu, car il était presque impossible qu'un navire échappât à la destruction et à la fureur des flots, au milieu de cette multitude de planches allant à la dérive : ils s'apprêtèrent donc à se porter au secours des naufragés, dans toute la mesure de leurs forces.

Ils se nouèrent des cordes autour du corps et les plus robustes se jetèrent à la mer, au risque de se noyer, tandis que les autres maintenaient les cordes sur les roches. Il y avait à peine deux ou trois minutes qu'on avait lancé à la mer le canot de sauvetage, qu'il fut projeté par les vagues contre les flancs du navire ; les compartiments étanches se brisèrent, le canot prit un faux côté et en un clin d'œil les hommes furent préci-

pités à la mer. Trois des hommes remontèrent sur le vaisseau, les autres se suspendirent au bateau. Plusieurs d'entre eux s'emparèrent des planches flottantes, et le capitaine fût de ce nombre. D'abord il se trouva sur deux ou trois planches avec un de ses hommes. La vague suivante l'emporta loin des planches, mais il se trouva près du canot de sauvetage et il saisit le garde-corps. Ils demeurèrent quinze ou vingt minutes à l'eau. Sans l'aide venue du rivage, tous ces hommes auraient péri. Au fur et à mesure que les vagues les rejetaient vers la côte, ils étaient saisis par les sauveteurs qui s'étaient avancés jusqu'à l'aiselle dans l'eau. Tous les hommes ainsi sauvés étaient évanouis et on les porta dans cette état sur le rivage. Si on n'eût pas ainsi lancé le canot de sauvetage, il est probable que pas un seule homme n'eût péri. Le lendemain, l'arrière du navire, avec les trois hommes qui s'étaient hissés sur l'épave, fut repoussé par les vagues vers le navire et présenta le flanc à la côte, servant ainsi de brise-lames. Les planches furent dispersées le long du rivage sur plusieurs milles d'étendue ; mais la mer avait baissé quelque peu et il y avait moins de planches entre le vaisseau et la côte. C'est alors que ces deux jeunes sauveteurs Grady et Campbell mirent leur dori à la mer. Ils croyaient qu'ils serait possible d'atteindre le navire ; la chose avait été impossible jusque-là. Ils se mirent donc à l'œuvre et avec le dori atteignirent le navire et recueillirent deux de ces hommes qui se trouvaient encore sur l'arrière de l'épave, où tous auraient pu demeurer dans une sécurité relative jusqu'à ce moment.

Il leur fut impossible de parvenir jusqu'à l'avant, où se tenaient les trois hommes. Le deuxième jour après le naufrage, deux hommes furent précipités à la mer par les vagues et le troisième réussit à atteindre la rive avec sa ceinture de sauvetage. Lorsqu'il fut près de terre, il fut saisi et sauvé par ceux qui étaient restés à attendre sur la grève.

Voilà comment les choses se sont passées. Ces malheureux n'auraient jamais pu être sauvés par un bateau de sauvetage venant de la grève, puisque le bateau de sauvetage parti du navire et qui devait être conduit par des marins d'expérience, n'a pu tenir plus de deux ou trois minutes. Longtemps avant d'atteindre la rive, il avait été réduit en aiguillettes. Tous ceux qui ont été sauvés ont été blessés par les madriers, et la plupart de ceux qui ont péri ne se sont pas noyés, ils ont été tués par les madriers que les frappaient de tous côtés, sous l'action combinée de la vague et des vents. L'honorable chef de l'opposition a demandé au ministre de la Marine à quelle date avait eu lieu ce regrettable incident entre deux fonctionnaires publics, relativement à l'envoi d'un bateau de sauvetage par convoi spécial. De fait, quelques heures avant cet incident, le dernier homme avait quitté le navire, ainsi que l'a expliqué l'honorable ministre. Mais ces deux fonctionnaires l'ignoraient et, par conséquent, ne sont pas excusables. Ces tiraillements au sujet du convoi spécial constituent la seule partie blâmable de l'affaire. Car, comme je l'ai déjà dit, tous les bateaux de sauvetage imaginables n'auraient pu être d'aucun secours, tant que les flots ne se seraient pas calmés quelque peu, pour qu'un bateau de sauvetage put être mis à l'eau avec la moindre chance de succès.

L'honorable ministre de la Marine nous a fait connaître son intention de récompenser ceux qui ont risqué leur vie dans un doris, en cette circonstance. Mais il ne devrait pas oublier ceux qui, pendant deux jours, se sont tenus dans l'eau, au risque de leur vie, au milieu des madriers dispersés par la tempête, pour sauver les naufragés. Pendant deux jours et deux nuits ces courageux sauveteurs sont restés sur la grève, prenant à peine le temps d'aller manger. Toute la nuit, ils tinrent des feux allumés, et quand les naufragés furent recueillis, ils leur prodiguèrent tous les soins qu'il est possible de donner en de pareilles circonstances. La preuve en est que peu de jours après, toutes les victimes échappées au naufrage étaient sur pied, à l'exception d'une seule qui fut atteinte de pneumonie, mais qui guérit par la suite.

Je partage naturellement l'avis de ceux qui demandent l'établissement de postes de sauvetage le long du littoral. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il y aura toujours les sinistres, en dépit de tous les postes de sauvetage qu'on pourra établir.

Les naufrages sont loin d'être inconnus dans les pays et les parages les mieux pourvus de postes de sauvetage. Si on tient compte du nombre de navires qui ont été jetés à la côte durant cette forte tempête, on s'étonne de voir qu'il n'y ait pas eu plus de pertes de vie à déplorer. Quatre navires ont été jetés à la côte, à quelques milles les uns des autres, et dix hommes seulement de l'équipage d'un d'entre eux, ont péri et de plus, ce malheur est dû à l'erreur commise par le capitaine de ce navire.

J'espère que tout ce qui a été dit dans les journaux et au Sénat, dans l'excitation du moment et sans une connaissance exacte des faits, ne sera pas pris au sérieux à l'étranger.

Les remarques de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) à l'adresse de M. Lord, agent du département de la Marine à Charlottetown, me portent à croire qu'il n'a guère de sympathie pour ce fonctionnaire. M. Lord n'est sans doute pas parfait, mais je suis convaincu qu'il remplit son devoir du mieux qu'il lui est possible.

Il est peut-être trop timide. Je crois qu'il n'est pas excusable d'avoir refusé de payer le coût d'un convoi spécial qui avait été commandé pour expédier un bateau de sauvetage. Mais voici l'explication qu'il donne de son refus : Il était tard dans l'après-

M. J. J. HUGHES.

midi, et dans la matinée il avait reçu une dépêche du capitaine Brown l'informant que ce dernier était en route pour Souris avec un bateau de sauvetage. Il avait lieu de supposer que le bateau de sauvetage du "Stanley" serait à Souris avant l'arrivée de celui du "Minto" par train spécial. De plus, l'agent du Lloyd qui était venu lui demander un bateau de sauvetage lui avait fait voir une dépêche de la compagnie autorisant son agent à ne rien épargner pour sauver l'équipage, et il demanda à l'agent de payer le coût du train spécial.

Voilà l'explication qu'il donne de sa conduite. Elle peut être valable ou non. Il n'y a aucun doute que ces tiraillements ont causé du retard, mais il n'en est résulté aucun mal. Je demande au ministre de la Marine d'instituer une enquête et je suis convaincu que M. Lord sera très content, si elle est accordée. S'il est prouvé que M. Lord ou d'autres ont manqué à leur devoir, que le coupable soit puni. Mais c'est une injustice de jeter le blâme sur les fonctionnaires du ministère, comme le fait l'honorable député de Pictou, sans être bien au courant de toute l'affaire.

M. GEO. W. FOWLER (King et Albert) : Je profite de l'occasion pour rappeler qu'un malheur semblable à celui dont il vient d'être question, s'est produit sur la côte du comté de Kent (N.-B.), et que tout l'équipage, composé de onze hommes, a péri. Pendant cinq jours ces malheureux sont restés en vue de la côte, et il a été impossible de leur porter secours, parce qu'il n'y a pas d'appareils de sauvetage dans cette partie du pays. Lorsqu'après cinq jours, les gens de la côte parvinrent à atteindre le navire avec les embarcations qu'ils avaient à leur disposition, ils ne trouvèrent pas une âme vivante à bord ; tout l'équipage avait péri, parce qu'il n'y avait pas de bateau de sauvetage dans la région.

Ces naufrages ont eu lieu à moins d'un mille, l'un de l'autre. S'il y avait eu un poste de sauvetage dans les environs, toutes ces vies précieuses auraient été sauvées. Je ne sais pas et les journaux ne disent pas si on a communiqué avec le ministère de la Marine, dans le temps, et je ne vois pas ce que le département aurait pu faire pour arracher ces malheureux à la mort. Je ne veux pas, un seul instant, rejeter sur le département la responsabilité des ces sinistres. Je signale le cas à la Chambre uniquement pour lui faire voir l'importance et la nécessité d'établir des postes de sauvetage à différents endroits, là où le trafic maritime est plus actif.

Pour en revenir à la question qui nous occupe, je ne vois pas en quoi le département est à blâmer. Il n'entre pas dans mes habitudes de jeter des bouquets aux membres du Gouvernement, mais, dans cette affaire, je considère que le département de la Marine a agi avec une célérité remarquable ; mais l'agent mérite d'être sévèrement blâmé. Dans les circonstances, il ne devait pas chicaner sur le prix. Les instructions contenues dans la dépêche étaient simplement suffisantes pour l'autoriser à agir, s'il avait compris son devoir.

Quant à savoir si ces naufragés auraient pu être arrachés à la mort, c'est une autre question. Le Gouvernement devrait instituer une enquête, pour savoir qui est à blâmer, car ce serait une tache sur l'administration du département, si ces naufragés avaient pu être secourus à temps et ne l'ont pas été. L'agent n'aurait pas dû être dans l'obligation de télégraphier à Ottawa. Ses instructions générales étaient suffisantes pour l'autoriser à agir. Peu m'importe le coupable, si par sa négligence ou son incompétence, il est responsable de la mort de ces marins, il doit être sévèrement puni.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de King's (I. P.-E.) a fait certaines remarques concernant le manque de connaissances maritimes qui m'ont paru s'adresser plus particulièrement à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Or, je ferai observer que l'honorable député de King qui ne possède pas, que je sache, de grandes connaissances maritimes, va peut-être un peu loin lorsqu'il dit que le capitaine a commis une erreur et que les pertes de vie sont dues à cette erreur.

M. J. J. HUGHES : L'honorable député me permettra de lui dire que le capitaine lui-même me l'a avoué.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, c'est une autre affaire.

M. J. J. HUGHES : Des marins au long cours de trente ans d'expérience, m'ont dit la même chose. Ce capitaine a fait pour le mieux.

M. R. L. BORDEN : J'ignore si le capitaine a fait cet aveu, eu égard aux circonstances, telles qu'elles lui apparaissaient dans le temps, ou telles qu'il les a connues plus tard. C'est à l'égard des conditions, telles qu'elles lui sont apparues au moment même qu'un homme doit être jugé, et en dépit de ce que vient de dire l'honorable député, je serais très surpris d'apprendre que le capitaine avoue avoir fait une erreur, eu égard aux circonstances, telles qu'elles lui apparaissaient au moment du naufrage. Il est toujours facile, sur terre et après la tempête, de critiquer la manœuvre et de dire que le capitaine a commis une erreur. Un capitaine de navire après coup, et au courant de circontances qui lui ont échappé dans le moment, peut admettre qu'en adoptant une autre tactique, il aurait obtenu un résultat différent. Mais d'après ce que j'ai compris, ce n'est pas ce que dit l'honorable député de King. Il prétend que le capitaine a commis une faute qu'il n'aurait pas dû commettre en se basant sur ce qu'il connaissait dans le temps. Les tribunaux sont souvent appelés à juger de cas de cette na-

ture—l'abandon d'un navire en mer, la sortie d'un poste par un gros temps, etc., et la règle invariable est qu'il ne faut pas juger un homme d'après des circonstances qu'il a connues plus tard, mais d'après les circonstances telles qu'elles se présentaient à lui, dans le moment.

Ce que j'avais à dire sur la question qui nous occupe, c'est qu'il arrive trop souvent que les différents départements sont obligés de communiquer entre eux, avant d'agir. C'est là que réside toute la difficulté qui s'est présentée dans le cas actuel. L'honorable député de King a expliqué—et je le remercie, car je ne le savais pas—que même sans ces atermoiements à Charlottown, le résultat aurait été le même, puisque le dernier homme avait quitté le navire, avant qu'il y eut possibilité d'envoyer un bateau de sauvetage sur les lieux.

M. J. J. HUGHES : Plusieurs heures auparavant.

M. R. L. BORDEN : Alors, le résultat aurait été le même. Au cours d'un voyage que je fis à l'île du Prince-Edouard, il y a deux ans, j'ai constaté les mêmes difficultés, à propos du service des chemins de fer, du service postal et du transport des voyageurs. Trois ministères, celui des Postes, celui des Chemins de fer et des Canaux, et celui de la Marine et des Pêcheries sont constamment en conflit, il faut communiquer sans cesse d'un département à l'autre; un département est obligé d'obtenir le consentement de l'autre pour avoir un train spécial, pour l'expédition du courrier, par exemple, et les retards qu'occasionnent toutes ces démarches sont en grande partie responsables du mauvais service dont se plaint la population de l'île du Prince-Edouard.

C'est ce qui m'a surtout frappé au cours de ce débat. Je ne crois pas que quelqu'un en particulier soit responsable de cet état de choses. Je ne veux pas me prononcer avant que tous les documents aient été déposés, qu'une enquête ait été instruite et que les accusés aient été entendus, mais je n'hésite pas à dire que cette administration est trop compliquée.

Pourquoi le ministère des Chemins de fer qui a à sa disposition un chemin de fer de l'Etat, exige-t-il le paiement de $60 avant de transporter un bateau de sauvetage sur le lieu du sinistre ? A quoi tout cela aboutit-il ? Si le ministère de la Marine doit payer au ministère des Chemins de fer le prix d'un train spécial, l'argent ne fait que passer d'un département à l'autre, et le public n'y gagne pas un sou. On ne doit pas tolérer que pour une simple formalité de comptabilité, des vies humaines, à bord d'un navire naufragé sur les côtes de l'île du Prince-Edouard, soient mises en danger. J'espère que ces trois ministères s'entendront pour que leurs fonctionnaires dans cette province aient plus d'initiative lorsqu'il s'agit d'organiser des secours ou d'organiser le transport des voyageurs ou des marchandises. Ce n'est pas un reproche que j'adresse au Gouvernement actuel ; les mêmes méthodes ont pu être en vogue sous les gouvernements précédents. Mais même si cet état de choses a duré quinze ans sous le régime conservateur et dix ans sous le régime libéral, il est temps d'y mettre fin et je ne doute pas que tous les membres de cette Chambre soient aussi de cet avis.

La grande question n'est pas de savoir ce qu'il y a eu de défectueux dans le passé, mais de décider ce qu'il y a à faire, à l'avenir. Quelles sont les précautions que le Gouvernement doit prendre pour prévenir les pertes de vie sur le littoral de l'Atlantique, comme sur le littoral du Pacifique ? L'honorable ministre de la Marine me paraît faire trop peu de cas des méthodes en vigueur sur les côtes d'Angleterre. Il me permettra de lui dire que cette question a été étudiée à fond par un comité du Parlement en 1897. Je lui rappellerai aussi qu'une disposition de la loi anglaise permet l'application des deniers publics à cette fin, dès qu'il est constaté que la " Royal National Institution " faillit à ses engagements. On me permettra de citer quelques extraits d'un résumé de la loi anglaise sur la question, pour bien faire comprendre comment les choses se passent en Angleterre. Cet opuscule est intitulé " Life-saving Appliances ". La loi de la marine marchande, art. 742, dit :

> Les dépenses nécessaires pour établir et maintenir sur les côtes du Royaume-Uni les bateaux de sauvetage requis avec les équipages et l'outillage nécessaires, et pour aider à sauver la vie et la propriété en cas de naufrage ou de désemparement en mer, et pour récompenser les actes de sauvetages dans ces circonstances, selon que la Chambre de commerce pourra en ordonner, seront imputées sur et pris à même le fond de la marine marchande, si elles ne sont pas défrayées par des particuliers.

Le gouvernement a eu rarement à faire appel à ce fonds, pour les raisons indiquées dans un autre passage, que je citerai :

> La charge d'installer et d'entretenir des bateaux de sauvetage avec les équipages et l'outillage nécessaires, sur les côtes, est actuellement remplie par la " Royal National Lifeboat Institution ", une société érigée civilement en 1860, mais qui existait depuis 1824 jusqu'à 1854, sous le nom de " Royal National Institution for the preservation of Life from Shipwreck ", dont la caisse est entretenue par des donateurs et des souscriptions volontaires administrées par un comité. En 1897, à la suite de plaintes portées contre la gérance générale et financière de l'institution, un comité de la Chambre des communes institua une enquête générale et fit le rapport suivant : Les différentes associations locales possèdent 577 succursales et plus de 3,000 bateaux de sauvetage. En 1896, elles jouissaient d'un revenu de £177,000, dont £40,000 provenaient de souscriptions, £16,000 du " Life-boat Saturday Fund ", £43,000 de legs, £17,000 des anciens dividendes. Les bateaux de sauvetage sont montés par des pêcheurs et des habitants du littoral. Ces équipages n'ont pas le droit d'exiger quoique ce

soit pour sauver les vies, mais pour sauver les biens, elles peuvent se faire dédommager aux conditions convenues avec le propriétaire des navires.

Le comité recommande l'abolition de ce privilège de réclamer des honoraires pour le sauvetage des biens, après entente avec le patron, et il n'y a pas de doute que cette réforme a été adoptée.

Pendant une période de quarante-deux ans, près de 22,000 vies ont été sauvées par cette institution et elle a décerné près de 40,000 récompenses pour des sauvetages, depuis sa fondation.

J'appelle spécialement l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur le passage suivant :

Le comité a constaté que l'institution a été administrée économiquement, que son matériel et son outillage est complet et approprié et que les équipages sont raisonnablement rétribuées; le comité est arrivé à la conclusion qu'il n'y a pas lieu de conseiller que le service des bateaux de sauvetage soit transféré à l'Etat, vu qu'il est conduit et maintenu d'une manière satisfaisante par la générosité publique; le comité considère que la société en général doit des remerciements au bureau de direction de l'institution pour l'énergie et le talent avec lesquels, pendant tant d'années et souvent dans des circonstances très difficiles, il s'est acquitté de cette tâche nationale de sauvetage, sans rémunération d'aucune sorte.

J'aimerais aussi à signaler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que la loi intitulée " Harbours, Docks and Piers Clauses Act ", de 1847, décrète :

A moins d'une loi spéciale au contraire, les autorités d'aucun port ne pourront prélever des honoraires ou redevances pour le port, le quai ou jetée, avant d'avoir installé et de maintenir continuellement en bon ordre, un bateau de sauvetage possédant les qualités requises, des mortiers, des fusées, etc., avec les cordages nécessaires et un équipage compétent, pour porter secours aux navires en détresse; ces appareils devront être installés sur le point le plus avancé des travaux du port, ou à tel endroit que désignera la chambre de commerce et devront être utilisés en cas de nécessité.

En Angleterre le capitaine et l'équipage de tous les navires reçoivent les instructions les plus complètes sur la manière de se prévaloir de ce système de mortiers et de fusées. Quand l'honorable député de King (M. Hughes), déclare que tous les appareils de sauvetage du monde n'auraient été d'aucune utilité dans le naufrage en question, il oublie, sans doute, ce qu'on aurait pu accomplir par le procédé peu couteux des fusées qui consiste à lancer une corde par-dessus le navire. Cette corde s'attache aux mats ou à d'autres parties fixes du navire et à l'aide de cette corde, l'équipage aurait pu, peut-être, gagner la rive, sans danger.

Je ferai encore observer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qu'en Angleterre, il y a de plus, le service des gardes-côtes. Ce service a pour double but d'entretenir une réserve pour la marine et d'empêcher la contrebande. Mais ce n'est pas le seul travail que ces hommes aient à faire et pour lequel ils sont payés, car dans un rapport de l'amirauté qui date de 1882, je trouve ce passage relatif à la réserve navale :

Il ne faut pas oublier que les gardes-côtes jouent un rôle considérable dans la société; ils se signalent dans tous les naufrages; on les voit toujours au premier plan dans toutes nos grandes places d'eau, et on les cite en exemple aux officiers et aux hommes de la marine royale.

En 1882, la date à laquelle ce rapport a été fait, les gardes-côtes étaient au nombre de 3,921, et à l'heure qu'il est, ils sont environ 4,400 disséminés sur tout le littoral. Ils surveillent les contrebandiers et quand survient un naufrage, ils font tout en leur pouvoir, avec des mortiers et des fusées, pour sauver la vie de leurs semblables et pour signaler le naufrage au poste le plus rapproché où se trouve un bateau de sauvetage.

La " Royal National Institution " possède 303 bateaux de sauvetage en service sur les côtes du Royaume-Uni. Je mentionne ces faits, parce que je crois qu'ils seront peut-être utiles à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries pour l'aider à améliorer ce service de sauvetage au Canada.

L'honorable député de Pictou, répondant à certaines remarques de l'honorable député de Queens (M. Martin), nous reproche de chercher à copier les Etats-Unis de préférence à l'Angleterre. L'honorable député de Queen's ne faisait que suivre l'exemple donné par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et il est évident qu'au Canada nous ne pouvons pas compter sur les énormes contributions volontaires que nécessiterait un semblable service sur nos côtes. Il est donc naturel que nous prenions exemple sur les Etats-Unis, et que nous nous en rapportions presque exclusivement à l'Etat, si nous voulons avoir un service de sauvetage efficace.

J'espère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous donnera un meilleur service et il fera bien de ne pas perdre de vue que le système des mortiers et des fusées qui a servi à sauver tant de vies en Angleterre pourrait profitablement être installé ici, du moins à certains endroits.

M. BRODEUR : J'ai quelque peu étudié ce système de mortier et de fusées et les fonctionnaires du département qui ont fait des études spéciales de la question, m'informent qu'il est plus tôt démodé, et que le canon porte-amarre est préférable.

M. BORDEN : Ce système n'est qu'un perfectionnement de l'autre. Si j'ai parlé de mortiers et de fusées, cela comprenait tout procédé au moyen duquel on peut lancer une amarre de la rive et établir un moyen de communication entre le navire et

la terre. Je ne parle pas d'un système en particulier, mais des procédés de sauvetage, en général. On a bien fait d'amener cette question devant la Chambre.

Il est bien à désirer que l'on ne crie pas sur les toits que nos côtes ne sont pas pourvues de moyens suffisants de sauvetage. Dans le cas dont il s'agit ici, il est évident que les circonstances ont été exagérées et je suis bien aise de savoir qu'elles ne sont pas aussi graves qu'on l'avait tout d'abord pensé.

Que le ministre de la Marine suive les conseils qui lui ont été donnés cette après-midi : les côtes du Pacifique et de l'Atlantique ne tarderont pas, j'en suis sûr, à être pourvues de moyens effectifs de sauvetage. Je remarque que la chambre de commerce de Victoria ou celle de Vancouver a voté une résolution par laquelle elle appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité absolue de pourvoir le littoral du Pacifique des meilleurs moyens de sauvetage.

M. A. A. STOCKTON (ville et comté de Saint-Jean) : Il importe que le ministère organise un service de signaux qui permette de faire savoir à l'équipage des navires en détresse ce qu'il faut faire dans chaque cas. Il n'y a pas bien longtemps encore qu'un accident survenu à Richibouctou (N.-B.) entraînait des pertes de vie. En cet endroit le fond de la mer est formé de sables mouvants ; si l'équipage était resté à bord, il n'y eût pas eu une seule perte de vie. D'ailleurs, le chat du bord, qui avait été oublié, a été sauvé. Il n'y aurait pas eu de pertes de vie, non plus, s'il eût existé des signaux permettant de faire savoir à l'équipage que le navire ne courait aucun danger de se briser. Si j'ai bien compris, le ministre de la Marine a dit qu'en Angleterre le service des gardes-côtes est absolument gratuit.

M. BRODEUR : Je faisais allusion à la "Royal Humane Institution".

M. STOCKTON : Si le ministre avait voulu parler du service des garde-côtes, je lui aurais fait observer que l'article 568 du "Merchant's Shipping Act" décrète que le conseil du commerce est tenu d'établir l'échelle des récompenses dues aux garde-côtes pour sauvetage de la propriété.

M. A. H. CLARKE (Essex-sud) : Que la Chambre me permette de détourner son attention du littoral de l'océan pour le reporter sur les grands lacs ; j'aimerais lui signaler certains sauvetages récemment opérés qui font le plus grand honneur à la société de sauvetage de la Pointe-Pelée.

Je conviens avec les honorables députés qui m'ont précédé qu'il importe que les stations de sauvetage soient maintenues sur le meilleur pied d'efficacité, et nous sommes bien aises de constater que le Gouvernement se tient au fait de la situation. Jusqu'ici le débat n'a porté que sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique ; mais il importe aussi que les stations de sauvetage des grands lacs soient parfaitement outillées.

Le 22 novembre dernier, le lac Erié était soulevé par une de ces tempêtes dont le retour est périodique. Le matin de ce jour-là, le steamer "Connemaugh" alla s'échouer sur la Pointe-Pelée. En cet endroit se trouve une station de sauvetage dont le personnel se compose du capitaine Lewis Wilkinson, patron de barque, et de six pêcheurs qui habitent tous à quelques milles de distance les uns des autres. Les sauveteurs s'empressèrent de se réunir et tentèrent de se porter au secours du navire naufragé ; à chaque tentative, les vagues déchaînées les rejetaient sur le rivage, remplissant leur embarcation ; mais ils persévérèrent dans leur lutte héroïque et en furent bien récompensés, car ils opérèrent le sauvetage de l'équipage tout entier, composé de vingt-deux hommes. Ils apprirent ensuite qu'en cherchant à entrer dans le port de Leamington, le "Chauncey Hurlburt" avait fait naufrage et que son équipage était en danger. Ils mirent leur barque sur le chariot, franchirent une distance de quatorze milles ou plus et arrivèrent à temps pour sauver la vie de treize hommes.

Représentant la division où se trouvent la station de sauvetage de la Pointe-Pelée, je suis fier de signaler ici l'héroïsme simple de ces braves. Ils ne sont pas aussi parfaitement outillés qu'ils aimeraient ; ils ont demandé un mortier pour les aider à lancer les lignes de sauvetage, mais jusqu'à présent le ministère a pensé que cette dépense serait excessive.

A la Pointe-Pelée, les naufrages ont toujours été fréquents et il y a lieu de prévoir qu'il s'y en produira encore ; c'est pourquoi j'appelle l'attention du ministre sur la nécessité qu'il y a de pourvoir cette station de sauvetage des appareils les plus perfectionnés. Le personnel est excellent ; il est composé de volontaires qui s'entraînent plusieurs fois chaque saison. Leurs services sont bien faiblement rémunérés. J'espère donc que l'on saura encourager comme il convient l'œuvre admirable qu'ils accomplissent.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton) : Si je me permets d'intervenir dans cette discussion, c'est que, de même que mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard et mon honorable collègue de Pictou (M. Macdonald), je représente une division maritime sur les côtes de laquelle se déroulent de temps en temps de tristes scènes comme celles dont on a fait le tableau cette après-midi. J'ai maintes fois songé aux mesures qui restent encore à organiser pour réduire autant que possible les dangers auxquels sont exposés les navires qui vont prendre la mer. Le ministère de la Marine, je ne l'ignore pas, se trouve dans l'impossibilité matérielle de soustraire à tout danger la vie des gens de mer. Les accidents sont inévitables, et l'on

ne saurait couvrir de stations de sauvetage des côtes aussi longues que les nôtres. Je joins néanmoins ma voix à celle de mes collègues pour prier instamment le ministère de la Marine et le Gouvernement de faire tout en leur pouvoir pour aider au sauvetage des naufragés sur les côtes de l'Atlantique, du Pacifique et des Grand Lacs.

Il y a quelques années, j'eus l'occasion de constater sur les côtes d'Angleterre, près de Newcastle, le degré de perfection auquel on a porté les appareils de sauvetage ; une équipe de sauveteurs s'y livrait sous les regards du public au lancement des lignes de sauvetage et à d'autres exercices. Je fus fort étonné des résultats que l'on peut obtenir sans qu'il en coûte beaucoup.

Je ferai maintenant quelques brèves observations sur les désastres qui se sont récemment produits sur les côtes de l'île du Prince-Edouard, désastres qui ont servi de thème au débat de cette après-midi. Je partage le sentiment de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) à l'égard des fonctionnaires de l'Etat à Charlottetown : je partage aussi le sentiment de mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler), qui a traité le sujet, et je n'hésite pas à affirmer que les fonctionnaires du ministère de la Marine et même les employés de l'Intercolonial à Charlottetown sont indignes de la position qu'ils occupent s'il est bien vrai que la dépense d'une soixantaine de dollars les a fait hésiter à porter secours à des gens dont, ils le savaient, la vie était en danger. C'est fort bien d'invoquer comme excuse le transport des malles et des voyageurs, ainsi que les divers autres services de l'Intercolonial dans l'île du Prince-Edouard. Ce sont des questions à part. Je conçois que les fonctionnaires de l'Etat soient assujettis à certaines règles lorsqu'il s'agit du transport de la malle ou des voyageurs, mais quand la vie des gens est en danger, rien ne devrait les entraver ; et le fonctionnaire qui ne se sent pas capable de tout faire pour sauver la vie de ses semblables est indigne d'occuper une charge officielle.

Cette observation vise particulièrement l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Charlottetown, qui avait été formellement autorisé à faire tout en son pouvoir pour porter secours aux naufragés. Cet agent prit une attitude qui ne lui fait guère honneur, et je me joins à mes collègues pour signaler au Gouvernement la nécessité qu'il y a de prendre sans tarder des mesures pour que la même chose ne se répète jamais. L'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Charlottetown me paraît avoir manqué à son devoir ; je dirai même que l'agent de l'Intercolonial en cet endroit a également failli au sien.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Monsieur l'Orateur, il est regrettable que l'on doive rappeler la longue série des catastrophes qui se sont produites sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi sur les Grands Lacs. A bien étudier la question, on dirait qu'il existe une lacune quelque part. Il y a quelques semaines à peine, en face de Toronto même, six personnes trouvaient la mort à bord du " Resolute " ; elles périrent plutôt en cherchant à gagner le rivage. Pendant vingt-quatre heures ce navire tourna autour du port de Toronto sans pouvoir y pénétrer par la passe de l'est, tant la tempête faisait rage ; il tenta de pénétrer par la passe de l'ouest, mais la profondeur de l'eau n'y étant pas suffisante, l'équipage dut abandonner le projet. Si l'île eût été pourvue d'appareils de sauvetage suffisants, on aurait pu sauver la vie de six personnes. Il se trouve bien là une station de sauvetage, mais on dit qu'elle n'est pas convenablement outillée et que ses canots sont très vieux.

Je n'ai pris la parole que pour appeler l'attention de la Chambre sur l'état de choses qui existe en cet endroit où les navires passent en grand nombre. C'est en des endroits comme celui-là, il importe de s'en convaincre, que l'on devrait prendre des mesures convenables pour prévenir le retour de désastres comme celui dont fut témoin le port de Toronto il y a une couple de semaines à peine.

M. BRODEUR : En justice pour le capitaine Ward, qui dirige la station de Toronto, je dois dire que ce fonctionnaire était occupé à sauver la vie de quatorze autres personnes au moment où se produisit l'accident dont vient de parler mon honorable ami (M. Kemp). Le fait est relaté dans un rapport qu'il a fait au ministère ces jours derniers. Je regrette de n'avoir pas ce rapport par devers moi en ce moment ; j'eusse été heureux d'en citer le passage qui se rapporte à ce sauvetage.

M. KEMP : Je répondrai à l'honorable ministre que le capitaine Ward et les siens sont tous des braves ; un des membres de sa famille a sauvé un des miens qui allait se noyer dans le lac.

M. W. J. DANIEL (Saint-Jean, ville) : Le débat de cette après-midi me semble porter particulièrement sur deux points.

Le premier, c'est qu'il est nécessaire que les fonctionnaires du ministère dans l'île soient autorisés—ils ne semblent pas l'avoir été jusqu'à présent—à faire certaines dépenses dans le cas comme ceux dont il s'agit en ce moment, c'est-à-dire lorsque la vie des gens est en danger et qu'il faut de toute nécessité intervenir sans tarder. Il a été établi que les fonctionnairs du ministère de la Marine et du ministère des Chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard ne se sont pas crus revêtus de pouvoirs assez étendus pour prendre l'initiative en un cas aussi urgent; aussi a-t-on vu le chef du service des chemins de fer de l'Etat dans cet endroit refuser de transporter un bateau de sauvetage à moins qu'on ne lui versât d'avance le coût d'un convoi spécial. Voilà un fait qui mérite de fixer l'attention des

chefs du ministère, et il devrait se trouver dans l'île un fonctionnaire qui donnait aux employés toute la latitude voulue dans le cas l'urgence.

On a dit que dès qu'il eût télégraphié à Ottawa, l'agent du ministère de la Marine fut autorisé à faire ce qu'il fallait. Pourquoi faut-il qu'il soit obligé de s'adresser à la capitale en pareil cas, quand des êtres humains luttent désespérément contre la mer déchaînée et s'attendent à chaque instant à être engloutis sous les flots? Pourquoi faut-il dans de telles circonstances qu'un fonctionnaire de l'Etat soit obligé de se faire dicter par les autorités d'Ottawa la ligne de conduite qui se pose et à laquelle il importe de donner la plus sérieuse attention ? L'essentiel n'est pas tant de savoir si après avoir télégraphié à Ottawa le fonctionnaire ne s'est pas jugé suffisamment autorisé, que de savoir qu'il s'est cru tenu de s'adresser d'abord aux autorités. Il aurait dû se trouver en position de prendre l'initiative sans avoir à demander permission à qui que ce fût.

Mon honorable ami (M. Alexander Johnston) a assez vivement pris à parti le fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries à Charlottetown. C'est sans doute parce qu'il n'a pas fait preuve de diligence. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami de King dit qu'il connaît ce fonctionnaire, qu'il a de lui la meilleure opinion et que l'on ne devrait pas se hâter de le condamner sans aucune forme de procès. C'est aussi mon opinion; c'est bien le moindre des égards que l'on doive à un fonctionnaire qui, appelé tout à coup à rendre avec précipitation un service important, ne se crut pas revêtu d'attributions suffisantes pour intervenir sans préalablement prendre l'avis de ses supérieurs d'Ottawa.

Le deuxième point, c'est qu'il est devenu nécessaire d'établir des stations de sauvetage sur les bords des grands lacs aussi bien que sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Répondant à mon honorable collègue de Prince (I.P.-E.), le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) nous a parlé des méthodes adoptées en divers pays pour pourvoir à l'établissement de stations de sauvetage. En réalité, il en est encore à se demander si c'est bien à l'Etat qu'il incombe d'établir ces stations, ou s'il ne vaut pas mieux laisser ce soin à l'initiative privée. Il a rappelé qu'en Angleterre ce service est effectué par des volontaires. C'est assez exact ; mais comme l'a fait voir l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), les dépenses de la "Royal National Lifeboat Institution" sont en grande partie défrayées par le conseil du commerce, qui est chargé du service des garde-côtes ; et c'est ce service qui a la surveillance des appareils de lancement et de tous les autres appareils de sauvetage.

En Angleterre, les fonds nécessaires à cette fin se prélèvent si facilement qu'après avoir agréé l'aide de l'Etat par l'entremise du conseil du commerce, on la refusa par la suite, n'en ayant plus besoin. Dans notre pays, malheureusement, ou heureusement, peut-être, on a une autre conception des choses ; cela tient peut-être un peu à ce que le Gouvernement tend sans cesse à se revêtir d'attributions qui sont généralement censées appartenir au Parlement. C'est ce mauvais exemple venu d'en haut qui a habitué les gens à s'adresser au Gouvernement en toute circonstance.

Il n'y a pas de doute que la population du Canada a droit de demander au Gouvernement d'établir des stations de sauvetage. Des centaines ou du moins un grand nombre de marins canadiens doivent leur salut aux stations de sauvetage des Etats-Unis, qui sont échelonnées sur la côte américaine depuis les limites de ma province jusqu'au sud de la république. J'ai visité une couple de ces stations ; elles sont pourvues de canots et d'appareils suffisants, et le personnel en prend le plus grand soin. Ce sont des stations de ce genre que le Gouvernement devrait ajouter aux auxiliaires ordinaires de la navigation qu'il se croit déjà tenu de fournir.

Ce n'est pas mon intention de consacrer beaucoup de temps à la discussion de ce sujet. Représentant une division maritime, j'ai cru devoir faire connaître mon opinion en la matière ; c'est pourquoi je répète que le devoir impérieux incombe au Gouvernement de ne pas tarder davantage à mettre cette question à l'étude afin d'établir de ces stations sur les côtes, aux endroits qui s'y prêtent le mieux, et de les pourvoir sans retard des appareils les plus perfectionnés.

M. G. W. GANONG (Charlotte) : La question ayant été exposée d'une façon aussi complète, j'imagine que le ministre la mettra sérieusement à l'étude. J'aimerais appeler son attention sur certaine partie de la baie de Fundy. Au cours de l'année dernière, le Gouvernement, si je ne me trompe y a fait faire certaines améliorations ; mais la partie dont je veux parler se trouve dans la division que je représente. Il y a quelques années, le Gouvernement établissait une station de sauvetage dans l'île du Grand-Manan, à Seal-Cove. La baie de Fundy est appelée à servir—que dis-je ?—elle sert déjà de débouché à une grande partie du trafic de l'Ouest canadien. Nous croyons que les deux tiers du trafic finiront par passer par là en hiver et que, partant, il est nécessaire de pourvoir cette route de toutes les garanties de sûreté, tant pour les marins que pour les navires. Je ferai observer qu'il est devenu nécessaire de faire certains changements à la station de Seal-Cove, et que la nécessité de ce changement est reconnue par tous les habitants de la côte aussi bien que par les capitaines et les équipages des navires faisant voile de Saint-Jean et des autres ports de la baie de Fundy. D'abord, Seal-Cove est un endroit dangereux. Les naufrages dont il a été question au-

jourd'hui se sont produits près des côtes, en des endroits où des lignes de sauvetage auraient pu atteindre les navires naufragés. Les endroits les plus dangereux des environs de l'île du Grand-Manan sont les récifs de Murr, Old Proprietor, et le rocher de Gannet. Un canot de sauvetage partant de Seal-Cove pourrait très difficilement, en hiver surtout, atteindre l'un ou l'autre de ces endroits situés à sept ou neuf milles de l'île ; il pourrait se briser en morceaux avant d'atteindre son but.

J'invite le ministre à étudier le cas avec soin et à faire en sorte que cette station ou la localité soit pourvue d'un bateau à moteur. L'endroit est un des plus importants qui soient autour de la baie de Fundy. Je ferai observer en terminant que l'on pourrait faire en sorte que ce bateau à moteur fût affecté au service de sauvetage et à celui des pêcheries de l'île du Grand-Manan.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Monsieur l'Orateur, je me serais abstenu d'intervenir dans ce débat si le ministère des Chemins de fer ne se fut trouvé impliqué dans la discussion provoquée par les naufrages qui se sont produits au large de l'île du Prince-Edourad. Il paraît que le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a refusé d'accorder un convoi spécial pour transporter un bateau de sauvetage de Charlottetown à Souris.

Je tiens à dire à l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniels) que le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard est absolument libre d'agir sans autre contrôle que son propre jugement quand il y a lieu de mettre en mouvement un convoi quelconque, spécial ou non, et qu'il n'a d'ordres à recevoir ni de Moncton ni d'Ottawa. C'est dans le libre exercice de ce pouvoir que M. Sharpe refusa de fournir le convoi en question. Le cas ne fut certainement porté ni devant les autorités de Moncton ni devant celles d'Ottawa. L'explication donnée par le surintendant, c'est que le transport des bateaux de sauvetage est sous le contrôle de l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries dans l'île du Prince-Edouard, et que, par conséquent, on n'a pas plus le droit d'exiger de l'Intercolonial qu'il transporte un bateau de sauvetage de Charlottetown à Souris qu'on n'a celui de l'obliger à en transporter ailleurs. Son raisonnement est peut-être juste, il ne l'est peut-être pas.

M. R. L. 'BORDEN : L'honorable ministre ne pense-t-il pas que l'on pourrait faire une exception à la règle, du moins lorsqu'il s'agit d'arracher des hommes à la mort ?

M. EMMERSON : Je ne saurais dire que cette manière de raisonner soit absolument conforme à la conception que je me fais de mes devoirs envers mes semblables. Mais cet agent était libre ; il a agi suivant les dictées de son propre jugement. Le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial sont, il est vrai, des services relevant de l'un des département du Gouvernement ; mais il ne faut pas oublier que, indépendamment de cela, ils constituent une exploitation commerciale ou industrielle.

A en croire l'honorable chef de l'opposition, toute l'affaire se résumerait à un simple question de comptabilité—les chemins de fer de l'Etat étant assujettis au contrôle du Gouvernement, les deniers qu'ils déboursent ou perçoivent sont des deniers pubilcs. C'est très vrai. Mais tous les autres services publics se trouvent dans le même cas; et mon honorable ami (M. Borden) ne manque jamais de se montrer très sévère à l'égard du ministère des Chemins de fer lorsque par hasard l'exploitation du chemin de fer accuse un découvert.

M. R. L. BORDEN : Permettez ! J'ai simplement fait observer que l'on aurait dû commencer par sauver la vie des gens ; on se serait occupé ensuite de la question de comptabilité.

M. EMMERSON : J'apprécie la valeur de ce raisonnement ; mais je conçois aussi que si cette affaire avait dû faire surgir un différend, le surintendant du chemin de fer se fût cru en droit de faire supporter par le ministère de la Marine sa part légitime du fardeau des dépenses, et je comprends qu'il ait tenu à un règlement fait d'avance. Ce n'est pas la première fois que j'ai à m'occuper de questions impliquant un principe à peu près semblable. La Chambre n'a pas oublié le débat auquel donna lieu, il y a quelques années, la question du transport du foin par l'Intercolonial. La récolte du foin ayant complètement manqué dans certaine partie du pays, on nous avait dit que les gens se verraient obligés d'abattre leurs animaux si on ne trouvait pas le moyen de leur fournir du foin, que cet abatage en masse causerait un tort irréparable à l'industrie agricole de la région en ce qu'il ruinerait le commerce du beurre et du fromage, et rendrait absolument inutiles les fortes dépenses que le ministère de l'Agriculture s'était imposées dans le but de stimuler ce commerce. Je croyais alors et je crois encore aujourd'hui que le coût du transport aurait dû être porté au débit du compte du ministère de l'Agriculture et non de celui de l'Intercolonial. C'est ce que je tentai d'obtenir, mais l'administration de l'Intercolonial dut, cette année-là, avouer un découvert dont une partie était attribuable à cette dépense et à ses conséquences : perte de trafic et manque de wagons. Cette fois-là aussi, il ne s'agissait peut-être, en somme, comme l'a dit le chef de l'opposition, que d'une simple question de comptabilité.

M. R. L. BORDEN : Je l'aurais porté au compte du ministère de l'Agriculture.

M. EMMERSON : J'étais convaincu qu'il aurait dû le payer, mais il ne s'est pas montré aussi généreux que je l'avais espéré. Il

est possible que le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ait eu cette intention, et qu'il ait craint de voir le ministre de la Marine et des Pêcheries se montrer tout aussi dur à la détente. Il n'y a aucun doute que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard aurait pu facilement fournir un train spécial—il n'y a aucun doute qu'il eût pu le fournir gratuitement. Et s'il y eût perte de vie par suite du refus de fournir ce train, en ma qualité de chef du département, j'en aurais été sincèrement peiné. Par bonheur, le refus du surintendant n'a pas eu d'aussi funeste résultat. Je crois que mon honorable ami (M. Lefurgey) s'intéresse plus au côté politique qu'au côté humanitaire de cette affaire. La question d'humanité est la seule qui m'intéresse. La vérité semble être que les vies ont été sacrifiées avant même que l'on ait demandé un convoi spécial.

M. LEFURGEY : Le ministre excuse-t-il la conduite du chef du ministère parce qu'il n'y a pas eu perte de vie ?

M. EMMERSON : Je ne parle pas de la conduite du chef du ministère de la Marine et des Pêcheries ; c'est là une question à laquelle je n'ai rien à voir. Je parle du discernement exercé par le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. J'ai lu l'article du " Patriot " dont on a parlé. J'ignore combien de personnes m'ont envoyé des exemplaires du journal contenant cet article. Mon bureau en a été inondé. C'étaient des exemplaires marqués, ce que j'ai pu constater en les ouvrant. Ils étaient marqués comme si l'on eut craint que j'eusse pu négliger de lire certains mots ou certaines lignes. Il ne m'appartient pas de critiquer la conduite du ministère de la Marine et des Pêcheries. Cette question a été discutée à fond. Mais quant à la conduite du surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, je laisse à la Chambre et au pays le soin de déclarer si sa conduite a été sage ou non. J'ai l'intention de m'enquérir des faits ; j'ai même déjà pris des mesures dans ce sens.

Il y a eu un naufrage très malheureux sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, dans le détroit de Northumberland, à l'entrée de Richibouctou. Comme l'a dit l'honorable député du comté et de la ville de Saint-Jean (M. Stockton), il n'y a pas de rochers à cet endroit mais il y a des battures de sable qui s'étendent jusque dans le détroit. Ces bancs de sable changent de position d'année en année. Une seule forte bourrasque du nord-est suffit pour changer le chenal d'entrée dans tous les ports de cette côte—Escuminac, Richibouctou, Cocagne, Shédiac, Tracadie ou tout autre port de cette région. En ce qui concerne ce naufrage en particulier, il paraît que le navire vint jeter l'ancre à une certaine distance du rivage et que, apparemment, sans s'arrêter un seul instant pour se rendre compte de la situation, l'équipage composé de onze hommes s'est précipité dans l'unique embarcation et s'est éloigné. Mais la mer était si mauvaise que le bateau a été immédiatement brisé.

M. STOCKTON : Ils n'eussent couru aucun risque en restant à bord.

M. EMMERSON : Comme le dit mon honorable ami (M. Stockton), ils ne couraient aucun risque en restant à bord du navire. Y eût-il eu là une douzaine de stations de sauvetage que l'on n'eut pu leur porter secours, tant ils s'étaient empressés de quitter leur navire après avoir jeté l'ancre, à moins que, comme le dit mon honorable ami de la ville et du comté de Saint-Jean, l'on eût pu leur envoyer des signaux.

Il importe peu, sans doute, de répéter ce que j'ai dit dans une autre occasion au sujet d'un certain blocus de neige dans la province de l'île du Prince-Edouard. Je me rappelle cette discussion et je me souviens que mon honorable ami de Prince (M. Lefurgey) a lu des télégrammes et provoqué mes regrets au sujet des gros bancs de neige qui empêchaient les trains de se mouvoir dans ce district. J'ai cru que que mon honorable ami était allé plus loin qu'il ne l'aurait dû dans ses critiques, et sur un ton très conciliant, je lui ai demandé s'il s'attendait à me voir aller là pour pelleter de la neige. Il me semblait si convaincu que j'avais négligé de faire quelque chose que j'aurais dû faire. Mais il ne me disait pas ce que c'était de sorte que je lui ai posé la question que l'on trouvera, je crois, dans les " Débats ", si des remarques aussi peu sérieuses sont inscrites dans les " Débats ".

M. LEFURGEY : Vous êtes incapable de pelleter de la neige.

M. EMMERSON : Je puis pelleter de la neige, et je puis dire à mon honorable ami qu'il m'arrive parfois d'enneiger les gens. Mais je veux dire à mon honorable ami que je n'ai pas prétendu alors et que je ne veux pas prétendre aujourd'hui que les bonnes gens de l'île du Prince-Edouard doivent aller pelleter de la neige dans l'intérêt du chemin de l'île du Prince-Edouard. Je ne voudrais pas les exposer à cela. Ils sont isolés de la terre ferme, et ils subissent un grand nombre de griefs—du moins nous en entendons signaler un grand nombre—et je ne voudrais certainement pas ajouter à cela l'indignité qui consisterait à leur demander de pelleter de la neige pour le chemin de fer du gouvernement. Un jour ou deux après cette discussion j'ai été très surpris de voir dans quelques-uns des journaux de l'Est m'attribuer la remarque mentionnée par mon honorable ami, et j'espère qu'il acceptera cette dénégation. Je n'ai pas cru nécessaire de ma part de faire l'apologie du surintendant au sujet du bateau de sauvetage.

Il a pleine autorité et il a exercé son jugement. Je ne suis pas en état dans le moment de rendre jugement sur ce qu'il

aurait dû faire dans les circonstances, mais lorsque j'aurai entre les mains tous les faits, je pourrai tirer une conclusion. En attendant, je n'ai aucune objection à ce que le ministère des chemins de fer mette mon honorable ami au courant de tout ce qui se rattache à cette affaire.

M. R. BLAIN (Péel) : A la suite de cette longue discussion, je suppose que le ministre consacrera quelque temps à l'examen des conditions dans lesquelles se trouvent les appareils de sauvetage de ce pays, et j'espère que lorsqu'il le fera, il n'oubliera pas les grands lacs d'Ontario où il y tant d'équipages volontaires de sauvetage, qui ne sont pas très bien outillés. Je me rappelle qu'il y a quelques années, j'ai attiré l'attention du Gouvernement, sur une équipe de mon propre comté, et demandé de meilleurs appareils, afin que cette équipe volontaire et les autres puissent rendre de meilleurs services. Je me rappelle qu'à cette époque le Gouvernement avait des idées d'économie, mais j'espère qu'avec cette leçon de choses devant les yeux, le ministère accordera une attention toute spéciale à cette affaire, et qu'il enverra un inspecteur, si c'est nécessaire, s'assurer de ce que font les équipages volontaires de sauvetage, et trouver le moyen d'obtenir un crédit pour leur fournir un meilleur outillage.

M. C. A. GAUVREAU (Témiscouata). (Texte) : M. l'Orateur, comme le comté de Témiscouata, que j'ai l'honneur de représenter ici, fait face à un des endroits les plus dangereux du Saint-Laurent, j'appellerai l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur le fait que, lors de la dernière grande tempête, à la fin du mois de novembre, une barque, partie de la Rivière-du-Loup, est allée se perdre corps et biens sur l'île Rouge. Quinze personnes ont perdu la vie, y compris le pilote. Pendant plus de huit jours, le public et les intéressés ont éprouvé les plus grandes inquiétudes, ne sachant même pas quel était le vaisseau qui avait ainsi péri, et cela par manque de communications.

Je profite de cette circonstance pour appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur ces faits, et en même temps lui demander s'il n'a pas en vue un projet quelconque qui aurait pour objet de relier ces îles, c'est-à-dire l'île Rouge et l'île Verte, à la terre ferme, au moyen d'un téléphone. Ainsi, par exemple, si nous avions eu des communications téléphoniques entre l'île Verte, l'île Rouge et la terre ferme, le gardien de l'île Rouge aurait pu renseigner plus tôt le département et les intéressés. Si nous avions un système téléphonique, il ne s'écoulerait pas huit jours,—comme cela vient d'arriver—sans savoir ce qui se passe, ou si des vaisseaux sont en péril.

Je suggérerais de plus que le département établisse des sifflets d'alarme sur l'île Rouge et relie l'île Verte à la terre ferme avec un système téléphonique : de cette façon, le département se trouverait immédiatement en communication avec les sinistrés, et nous n'aurions pas à déplorer les accidents qui arrivent si fréquemment parce que nous serions plus en mesure de les secourir de la manière la plus efficace.

Je crois que la question mérite d'être étudiée, et je suis convaincu que le ministre n'y manquera pas, vu le soin qu'il apporte à l'administration de son département. J'ai donc l'espoir qu'il trouvera un moyen propre à atteindre efficacement le but que j'ai indiqué.

M. BRODEUR : En réponse à mon honorable ami, je dois lui dire que, comme question de fait, une demande de cette nature est à l'étude au département à l'heure qu'il est. Si je me rappelle bien, cette question a été amenée l'année dernière devant la Chambre par mon honorable ami lui-même, et je puis lui dire qu'elle engage la sérieuse considération du département.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je désirerais, monsieur l'Orateur, dire quelques mots sur cette question. Il y a peu de temps eut lieu à Lion-Head, un accident dans lequel le steamer "Jones" sombra avec tous ses passagers. C'est un endroit très dangereux pour la navigation, puisque plusieurs accidents y ont eu lieu dans le passé. Ceux qui habitent cette partie du pays pensent qu'il serait très opportun d'y avoir un poste sauvetage. Pendant que cette question est à l'étude, je présume que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) lui accordera son attention et fera prendre des renseignements sur ce qui devrait être fait pour l'équipement de postes déjà en existence et pour l'établissement des nouveaux postes qui sont nécessaires. J'espère qu'il ne négligera pas cette affaire. C'est avec cet objet en vue que je porte l'affaire à son attention aujourd'hui. A ma connaissance, si les renseignements que je possède sont exacts, je pense qu'il serait très opportun d'établir un poste de sauvetage à cet endroit.

Non seulement faut-il qu'il y ait un poste de sauvetage à cet endroit-là, mais il y a encore plusieurs autres endroits sur les grands lacs où il serait très opportun d'y établir des postes de sauvetage. Lorsqu'il s'agit de la vie humaine rien ne doit être épargné, et aucune récompense ou rémunération ne devrait être considérée comme trop élevée pour fournir tout ce qui peut l'être pour sauver ceux dont la vie est en danger.

M. LEFURGEY : Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots seulement en réponse à quelques observations faites par [illegible] députés de l'autre côté de la Chambre. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries était très fâché contre moi parce que je n'avais pas attendu que les pièces

fussent déposées ou jusqu'à ce qu'il eût été prouvé que son ministère et les fonctionnaires de son ministère à Charlottetown fussent absolument sans reproches dans cette affaire.

Je n'ai rien vu, dans le rapport déposé qui puisse décharger le département d'une grande part de blâme. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a dû se lever pour venir au secours de ce pauvre ministre. "C'était", s'est-il écrié, "une véritable honte de venir ainsi accuser ce département, car il n'avait jamais rien fait de mal." Il a fait remarquer aussi que le représentant de Prince et de Queen, au lieu de s'attaquer au chef du département de la Marine et des Pêcheries devrait plutôt s'en prendre aux employés des départements des Chemins de fer et de la Marine à Charlottetown. L'honorable député de Pictou a aussi ajouté que s'il avait pu avoir la moindre idée que je discutais ce sujet en tout esprit de justice, et en dehors de toutes considérations politiques, il m'aurait certainement donné son approbation entière. Je tiens à assurer l'honorable député de Pictou et les membres de cette Chambre que je ne suis mû que par les meilleurs intentions en attirant sur tout cela l'attention du Gouvernement et de la Chambre. Et cependant, parce qu'il se trouve qu'un blâme s'attache au département de la Marine ou au département des Chemins de fer, ou aux fonctionnaires de ces départements, l'honorable député s'en vient me dire que je dois avoir ici un objet politique en vue. Mais nous voyons qu'il n'était que trop prompt à jeter le blâme sur M. Lord, parce qu'il savait que M. Lord avait été nommé sous l'administration conservatrice. Je laisse à la Chambre le soin de décider lequel des deux discute ce sujet à un point de vue politique. L'honorable ministre a laissé entendre que j'avais porté une accusation spécifique contre M. Brown, M. Lord et d'autres fonctionnaires. Si l'honorable ministre avait suivi ce que j'ai dit, il aurait pu constater que je m'en prenais directement à lui-même et à son propre département, et c'est là la position que je veux garder jusqu'à ce que le ministre se soit disculpé. On ne doit pas s'attendre à ce que les membres de l'opposition, quand ils apprennent qu'un département a commis quelque faute, aillent s'en prendre aux subalternes ou fonctionnaires de ce département habitant à des centaines de milles de la capitale. Notre premier devoir est alors de tenir directement responsables le département d'où relèvent ces fonctionnaires, puis de mettre ce département à même d'ouvrir une enquête afin de fixer les responsabilités. Dans le cas actuel, j'ai déclaré explicitement que, n'étant pas sur les lieux quand le sinistre s'est produit, je ne voulais porter moi-même aucune accusation spécifique, mais que je fournirais au ministre tous les renseignements les plus impartiaux que je pourrais obtenir, en lui mettant sous les yeux l'organe même du Gouvernement à Charlottetown, c'est-à-dire le "Patriot". C'est là ce que j'ai fait.

L'honorable ministre semble croire qu'il ne faut pas ajouter beaucoup de foi à ce que publie le "Patriot", et il est possible qu'en certain cas il puisse avoir raison ; mais je crois cependant que j'étais en droit de citer le "Patriot" au sujet de ce qui s'est produit pour l'envoi de secours aux naufragés de East-Point.

Je n'ai porté aucune accusation spécifique contre le département. J'ai lu le télégramme du ministre à M. Lord, faisant part à ce dernier du désir du département que le "Stanley" fût dépêché sur les lieux, et qu'on fit tout ce qui était possible pour venir au secours des naufragés. Tout cela est fort bien, mais ce pourquoi je blâme le département, c'est qu'il ait été nécessaire que celui qui représentait le département à Charlottetown perdit plusieurs heures à télégraphier au ministre pour lui demander s'il pouvait envoyer le "Stanley" au secours des naufragés. Bien plus, pourquoi, en vérité, a-t-il été nécessaire de télégraphier au département dans les diverses circonstances dont a parlé mon honorable ami le leader de l'opposition, et dont j'ai parlé moi-même, au sujet des steamers faisant le service d'hiver ? Pourquoi, en vérité, tant de formalité, quand la situation exige qu'on prenne une décision immédiate et prompte ?

M. BRODEUR : Il n'y a absolument rien dans les règlements du département qui pouvait empêcher M. Lord d'agir dans les circonstances. Je répète qu'il ne nous a jamais informé qu'un sinistre s'était produit, et il ne nous a jamais demandé ce qu'il fallait faire. Nous avons été tout simplement informés par l'agent du Lloyd, M. Hyndman, qu'il y avait eu un naufrage, et c'est alors que nous avons télégraphié à M. Lord d'aller au secours des naufragés.

M. LEFURGEY : J'allais précisément parler de cela. Je sais qu'on s'est déjà plaint, dans le passé, de la nécessité de télégraphier au département pour l'emploi des bateaux de sauvetage, quand la situation exigeait qu'on prît des mesures immédiates. C'est alors que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est levé, et après nous avoir entretenu de divers sujets absolument étrangers à la chose en discussion, nous a dit que s'il fallait consigner toutes les remarques oiseuses dans les "Débats", ce serait là chose sérieuse. Je crois que si l'honorable ministre avait borné là ses remarques, au lieu de nous parler de l'enlèvement de la neige et d'autres sujets entièrement étrangers à la question, il n'aurait pas couru tant de risques d'avoir été chercher midi à quatorze heures. Il y a des raisons bien claires qui m'ont porté à attirer sur tout cela, cette après-midi, l'attention de la Chambre. En premier lieu, la nécessité, pour le département de la Ma-

rine, de prendre des mesures immédiates et énergiques pour installer des stations et des appareils de sauvetage par tout le Dominion. Si l'honorable député de Pictou avait prêté plus d'attention à mon discours, il aurait vu que je ne voulais aucunement ici faire de la politique. Parce que j'ai parlé des circonstances entourant la perte du "Sovinto" et du blâme encouru par quelque fonctionnaire du département, ce n'était pas une raison, pour le député de Pictou, de venir me chercher une querelle d'Allemand et de m'accuser de faire de la politique. Le blâme n'en existe pas moins, parce qu'il ne s'est produit aucune perte de vie après le refus du chef du département de dépêcher un bateau sur les lieux. Le "Sovinto" s'est jeté à la côte le mardi, et il s'écoula ensuite soixante heures avant que le dernier homme quittât le bateau. Que faisaient, pendant ce temps-là, les chefs du département ? Va-t-on nous dire qu'ils ne méritent aucun blâme ? Je tiens à ce qu'on comprenne bien que je n'ai accusé personne. Tout ce que j'ai demandé c'est que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Chemins de fer et des Canaux ouvrent une enquête pour fixer les responsabilités.

(La motion est adoptée).

SOCIETES COOPERATIVES ET INDUSTRIELLES.

M. MONK propose :

Que le comité spécial, à qui a été renvoyé le bill (n° 2) concernant les sociétés coopératives et industrielles, soit composé de MM. Aylesworth, Lennox, Lemieux, Smith (Nanaïmo), Bourassa, Verville, Gervais, Sinclair, White et Monk.

(La motion est adoptée).

La Chambre lève sa séance à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 13 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PREMIERE LECTURE.

M. AYLESWORTH dépose le bill n° 19, concernant la version française des statuts révisés de 1906.

QUESTIONS.

TUNNEL DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. LEFURGEY demande :

1. Le Gouvernement a-t-il fait faire une nouvelle enquête au sujet d'un tunnel entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard ? Dans l'affirmative, quel en a été le résultat?

2. Quelle est la position prise par le Gouvernement au sujet de la construction d'un tunnel en vue de remplir les conditions du pacte fédéral et d'établir une communication constante, été et hiver, entre le continent et l'île?

3. Le Gouvernement se propose-t-il, tel que promis par le ministre des Travaux publics, de faire une exploration complète et d'obtenir un rapport quant au coût, à la construction, etc., dudit tunnel?

L'honorable SIDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Pour répondre à la première partie de la question le département a recueilli les pièces et les rapports des explorations qui ont été faites. Une estimation du coût de la construction d'un tunnel moderne a été faite en se basant sur les enquêtes précédentes, mais aucune exploration nouvelle n'a été faite.

2. En réponse à la deuxième partie de la question, je prétends qu'elle est contre les règlements de la Chambre, parce qu'elle prête à la discussion.

3. Le Gouvernement se propose de faire une étude des renseignements actuellement en sa possession.

RESERVE DU LAC DU CYGNE.

M. STAPLES demande :

Le Gouvernement a-t-il pris des mesures afin d'ouvrir à la colonisation la réserve indienne du lac du Cygne, township 5, rang 11, à l'ouest du premier méridien? Dans l'affirmative, qu'a-t-il été fait à ce sujet?

L'honorable F. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Vu l'encombrement d'autres travaux, le Gouvernement n'a pas pu s'occuper de cette question ; mais il se propose de le faire le plus tôt possible.

SOUS-PERCEPTEURS DU REVENU DE L'INTERIEUR.

M. MONK demande :

1. Combien de sous-percepteurs, classe B, du département du Revenu de l'intérieur, sont employés à Toronto, quels sont leurs noms et le chiffre des appointements de chacun d'eux?

2. Combien de sous-percepteurs, classe B, du département du Revenu de l'intérieur, sont employés à Montréal, quels sont leurs noms et le chiffre des appointements de chacun d'eux?

3. Combien de sous-percepteurs, classe B, du département du Revenu de l'intérieur, sont employés à Winnipeg, Vancouver, Saint-Jean, N.-B., Windsor, Ontario, Stratford et Owen-Sound, quels sont leurs noms et le chiffre des appointements de chacun d'eux?

L'honorable M. W. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Le tableau suivant donne les noms des sous-percepteurs, classe "B" employés par le Département du Revenu de l'intérieur aux endroits désignés, ainsi que leur salaire respectif.

	Ville.	Nom.	Salaire.
1	Toronto	Coleman, C.	1,000 00
	"	Dager, H. J.	900 00
	"	Ritchie, H.	1,000 00
	"	Boyd, S. I.	1,200 00
2	Montréal	*	
	"	Chagnon, C. P.	1,000 00
	"	Paterson, C. E. A.	750 00
3	Winnipeg	Aucun	
	Vancouver	"	
	Sain-Jean, N.-B.	"	
	Windsor	Keogh, P. M.	1,000 00
	Stratford	Jeffrey, A. J.	800 00
	Owen-Sound	Aucun	

* Démissionné.

MATURATION DU FROMAGE.

M. SPROULE demande :

1. Combien d'établissements pour la maturation du fromage ont été érigés et maintenus par le Gouvernement?

2. Où sont-ils situés?

3. Quel a été le coût de chacun d'eux, y compris la garde de l'établissement et toutes autres dépenses s'y rattachant?

4. Quels honoraires devaient payer ceux qui se servaient de ces établissements?

5. Le Gouvernement payait-il les frais de transport du fromage de la fromagerie à ses propres établissements? Dans l'affirmative, quel était le montant à payer par chaque fromagerie et la totalité de ces paiements jusqu'à date?

6. Qui payait les frais de transport des établissements de maturation lorsque les produits en étaient exportés? Si le Gouvernement les payait, quel a été le montant total de ces paiements jusqu'à date?

7. Combien de fabricants de fromage se sont servi de ces établissements et quelle quantité de fromage y a été déposée par chacun d'eux, chaque année, et pendant combien de temps les produits de chaque fabricant sont-ils restés dans ces établissements?

8. Le Gouvernement a-t-il l'intention de maintenir ces établissements à l'avenir ou d'en augmenter le nombre?

9. Si le Gouvernement ne se propose pas de continuer ce système, comment disposera-t-il des établissements qu'il possède?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : L'honorable député voudra bien demander un rapport vu qu'il serait absolument impossible de lui fournir tous les renseignements qu'il désire sous la forme d'une réponse à une question.

M. SPROULE : Je le demanderai si on me donne l'assurance que je l'aurai dans un temps raisonnable.....

M. FISHER : Je puis donner à l'honorable député l'assurance qu'il l'aura le plus tôt possible.

M. L'ORATEUR : En vertu des nouveaux règlements cette question peut servir de demande de rapport.

M. TEMPLEMAN.

TRANSPORT DU COURRIER PAR BATEAUX D'HIVER A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. ALEX. MARTIN demande :

1. Qui a eu le contrat pour le transport du courrier aux bateaux d'hiver, et retour, au Cap-Traverse, pendant la saison d'hiver de 1905-6, et du Cap-Traverse à Summerside?

2. Quel était la nature du service à faire ?

3. Le contrat a-t-il été donné par voie de soumission? Quels étaient les soumissionnaires, et le montant de chaque soumission?

4. Le contrat a-t-il pris fin, et est-ce l'intention du département de demander de nouvelles soumissions?

L'honorable RODOLPHE LEMIEUX (Directeur général des Postes) :

1. Vu qu'on ne se servait pas de bateaux brise-glaces pour le transport du courrier entre Cap-Traverse et Cap-Tormentine pendant l'hiver de 1905-6, le département n'a pas eu à faire d'arrangements pour le transport des malles aux bateaux d'hiver à Cap-Traverse et à Summerside.

2 et 3. Répondu dans la réponse n° 1.

4. Le département a fait, le 1er décembre 1900, un contrat pour quatre ans, avec M. J. P. Irving, auquel il sera payé $3 par voyage aller et retour entre Cap-Traverse et Summerside. Vu que le nombre des voyages est très incertain, on n'a pas cru qu'il était avantageux de demander des soumissions.

DROITS DE DOUANES PERÇUS SUR INSTRUMENTS ARATOIRES, OUTILS, ETC.

M. HENDERSON demande :

1. Quel montant total de droits a été perçu par le Gouvernement durant l'année fiscale 1905-6 pour les divers articles nommés dans les item suivant, tels que mentionnés dans le nouveau tarif douanier, savoir :

Item 445—Faucheuses, moissonneuses, engerbeuses, moissonneuses sans appareils pour engerber, appareils à engerber, moissonneuses simples.

Item 446—Bineuses, charrues, herses, râteaux à cheval, semoirs mécaniques, étendeurs d'engrais, sarcleurs, et moulins à vent.

Item 447—Equipement de machine à battre, lorsqu'il se compose d'un engin locomobile ou portatif et d'un séparateur.

Item 448—Machines à charger le foin, extracteurs de pommes de terre, manèges à chevaux, séparateurs, n.a.p., moulins à vent, machines à hacher le fourrage, lieuses à foin, rouleaux pour la ferme, les chemins ou les champs, creuseurs de trous de poteaux, manches de faulx et autres instruments aratoires, n.a.p.

Item 449—Haches, faulx, faucilles ou crochets à récoltes, hache-foin et hache-paille, tranche-gazon, herses, râteaux, fourches, n.a.p.

Item 450—Pelles et bêches en fer ou acier, n.a.p, ébauches de pelles et de bêches, et fer ou acier taillé de forme pour ces ébauches; et faucheuses de pelouses.

Item 451—Poêles de toutes sortes, pour houille, bois, huile, esprit de vin ou gaz.

2. Quel aurait été le montant total de droits perçus, pendant la même période, sur chacun des items ci-dessus mentionnés, si le tarif actuellement proposé par le Gouvernement avait alors été en vigueur?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il est impossible de donner une réponse à cette question dans sa forme actuelle, mais nous pouvons l'accepter comme avis de motion.

M. l'ORATEUR : Qu'elle soit inscrite comme avis de motion.

M. HENDERSON : Je crois que je préfère y répondre moi-même.

TERRES RETIREES DES RESERVES D'ABREUVOIR DE BESTIAUX.

M. AMES demande :

Comment a-t-on disposé des terres retirées des réserves d'abreuvoirs pour les animaux par arrêté du conseil du 21 décembre 1903, et publié dans la " Gazette du Canada " du 8 décembre 1906?

L'honorable F. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Township 12, rang 12, à l'ouest du 4me méridien, au sud et à l'est de la rivière. Demi-section n° 7 louée à la Grand Forks Cattle Co., comme partie du 10me achetable de leur bail ; section 21, louée à la Grand Forks Cattle Co.

Township 11, rang 13, à l'ouest du 4me méridien. Section 35, au sud et à l'est de la rivière, louée à la Grand Forks Cattle Co.

Township 12, rang 13, à l'ouest du 4me méridien. Section 1, à l'est de la rivière, et section 2, à l'est de la rivière, louée à la Grand Forks Cattle Co.

QUAI A MURRAY-RIVER.

M. A. MARTIN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il construit un quai à Murray-River, en rapport avec l'embranchement sur Murray-Harbour du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

2. Dans l'affirmative, à qui appartenaient les terrains en bordure du rivage qui ont été expropriés à ce sujet, et : a) quelle est la date de l'expropriation ? b) Ces terrains ont-ils été payés ? c) S'ils ne l'ont pas été, pourquoi le cas n'a-t-il pas été référé à la cour d'échiquier pour être réglé avec les autres cas mentionnés dans la réponse faite par le ministre des Chemins de fer le 3 courant?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Oui, un quai a été construit à Murray-Harbour.

2. 708 pieds carrés de terrain ont été expropriés de Cartney McClure, 2,644 pieds d'Auguste McGinnis, et 3,340 pieds de Deborath McKenzie ;—tous ces terrains ne sont pas couverts par la marée haute.

(a) Les terrains ci-dessus ont été expropriés le 22 juin 1906.

(b) Le Gouvernement avait offert de payer à ces différentes personnes la valeur de la terre et des inconvénients qu'ils rencontraient pour atteindre l'eau, mais tous ont refusé l'offre.

(c) Les cas ci-dessus ont été soumis à la cour d'échiquier.

RETRAIT DES CHUTES NIAGARA—RAPPORT DU DOCTEUR SPENCER.

M. LANCASTER demande :

1. Pourquoi le manuscrit du rapport du Dr J. W. Spencer, mentionné par le ministre du Revenu de l'intérieur en répondant à une question le 3 décembre dernier, (page 445 des " Débats ") n'a-t-il pas été reçu?

2. Le Gouvernement a-t-il pris des moyens (autres que ceux indiqués par le Dr Spencer sur sa carte) pour déterminer la situation exacte de la frontière internationale aux chutes de Niagara?

3. La frontière indiquée par le Dr Spencer sur sa carte, est-elle donnée comme sa décision finale dans l'espèce?

L'honorable W. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'Intérieur) : 1. Le Gouvernement a demandé plusieurs fois au Dr. Spencer de remettre le manuscrit de son rapport conformément aux conditions intervenues avec le bureau d'exploration géologique, mais il ne l'a pas remis.

2. La commission établit la frontière internationale aux chutes Niagara, en vertu de l'article 6, du traité de Ghent. La commission a fait son rapport en 1822 et ce rapport est accompagné de cartes dont l'une indique la frontière internationale qui continue à être considérée comme la frontière exacte.

3. Nous ne savons pas.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER ENTRE MADOC ET ELDORADO.

M. NORTHRUP demande :

1. Quelles subventions, fédérales, provinciales et municipales ont été payées aux chemins de fer, de Belleville à Hastings-nord, de la Grande-Jonction, et du Grand-Tronc, respectivement, pour la construction ou le prolongement d'une ligne ferrée entre les villages de Madoc et Eldorado, dans le comté de Hastings?

2. Le Gouvernement avait-il un contrat avec quelqu'une desdites compagnies relativement au paiement de ces subventions?

3. Dans l'affirmative, contenait-il une clause pourvoyant à l'exploitation du chemin ou au remboursement de la subvention?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les réponses que je vais donner ne s'appliquent qu'aux subventions fédérales.

1. Subventions payées par le gouvernement fédéral à la compagnie du chemin de fer de Belleville et North-Hastings, entre Madoc et Eldorado, 48-49 Victoria, chap. 59, et 49 Victoria, chap. 10, $21,888 jusqu'au 5 janvier 1899.

2. Oui, le Gouvernement avait un contrat avec la compagnie de Belleville et North-Hastings.

3. Le contrat contient une clause pourvoyant à l'exploitation du chemin, mais il n'en contenait pas obligeant la compagnie à rembourser la subvention si elle n'exploitait pas le chemin.

LE PAQUEBOT-POSTE " EMPRESS OF BRITAIN ".

M. ROCHE (Halifax) demande :

1. Quand le steamer de la malle, " Empress of Britain ", est-il arrivé d'Angleterre à Halifax, lors de sa dernière traversée?
2. A quelle heure le train-poste pour Montréal a-t-il quitté Halifax?
3. Quand ce train est-il arrivé à Montréal?
4. Combien de temps après ledit steamer est-il arrivé à Saint-Jean, N.-B.?
5. Pendant combien d'heures ledit steamer a-t-il été retenu à l'entrée du port de Saint-Jean, par suite du manque de profondeur de l'eau à ladite entrée?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Le paquebot-poste " Empress of Britain " a jeté l'ancre dans le chenal, à Halifax, le 7 décembre, à 12.35 heures du matin.
2. A 5.33 heures du matin.
3. A 1.45 heure, le matin du 8 décembre.

4 et 5. Le paquebot est arrivé à l'entrée du port de Saint-Jean, le vendredi soir, 7 décembre, vers 10.05 heures. Une épaisse brume et la marée basse, causant insuffisance d'eau l'a empêché d'accoster à son quai avant 4.30 heures dans l'après-midi du 8 décembre.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER DE 1903, LES PASSAGES A NIVEAU.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) propose la deuxième lecture du bill (n° 4) à l'effet de modifier de nouveau la loi des chemins de fer de 1903.

Monsieur l'Orateur, j'oserais dire que la Chambre à l'unanimité ne sera pas fachée lorsqu'elle m'entendra dire que c'est probablement la dernière fois que j'ai à lui infliger mes observations sur le très important sujet qui fait l'objet de cette mesure. Nous avons adopté à la dernière session un bill exactement semblable à celui que je propose maintenant à l'exception d'un changement de la date de la mise en vigueur. Lorsque la Chambre eut finalement et unanimement décidé l'année dernière, quelle serait la teneur de cette loi, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) proposa, très sagement, je crois, (je ne le critique pas) que nous devions laisser s'écouler un an avant de la mettre à exécution, afin de donner le temps aux compagnies de chemins de fer de préparer les passages pour se conformer à la loi. Mais le Sénat n'a pas voté cette loi l'année dernière et il s'est écoulé cinq ou six mois depuis. Et parce que le Sénat ne l'a pas adoptée à la dernière session, les compagnies de chemins de fer n'étaient pas tenues de croire que la mesure serait adoptée à la présente session ; c'est pourquoi j'ai cru qu'il était préférable, afin d'éviter tout malentendu, de prolonger le délai de six mois. Ainsi au lieu d'exiger des compagnies de chemins de fer de se conformer à la loi le 1er juillet 1907, ma proposition de loi dit le 1er janvier 1908. C'est le seul changement dans le bill, qui, à part cela, est absolument le même que la Chambre basse a adopté à la dernière session et qu'elle a envoyé devant le Sénat. Je n'ennuirai pas la Chambre à lui faire un long historique de la question, mais je crois qu'il est à propos de lui faire comprendre les phases importantes de cette législation. La Chambre a discuté ce projet de loi à trois différentes sessions, et chaque fois elle l'a discuté sérieusement et, je dois le dire, malgré tout le respect que je dois au Sénat, intelligemment et convenablement tant en comité de la Chambre qu'au comité des chemins de fer. Au cours des deux premières sessions, la mesure a été référée au comité des chemins de fer. Les compagnies demandèrent à être entendues et elles exposèrent sans restriction toutes les objections qu'elles avaient à la proposition. Elles eurent toute la latitude voulue à cet effet à chaque réunion du comité. A la dernière session, il fut admis que la meilleure manière de remédier aux objections que les deux côtés de la Chambre trouvaient dans la mesure était de la référer à un comité spécial, ce qui fut fait.

Le comité spécial était composé de quatre honorables députés ministériels et trois honorables députés de l'opposition. Les compagnies de chemins de fer demandèrent encore une fois à être entendues et de nouveau cette autorisation leur fut accordée. Elles donnèrent une foule de renseignements à l'effet surtout de montrer que la mise à exécution de la nouvelle loi entraînerait des dépenses considérables. C'était la plus sérieuse de leurs objections. Elles posèrent en victimes. L'honorable ministre des Chedins de fer et les autres membres du comité tâchèrent avec moi de faire disparaître du bill ce que les parties intéressées considéraient comme inaceptable. Le résultat de cette épuration fut un bill dont la Chambre fut saisie et dont il fut fait rapport vers la fin de la session. Après cette phase de la discussion, le projet de loi fut modifié et réimprimé, puis finalement adopté à l'unanimité de la Chambre. Cette mesure n'était pas tout à fait celle que j'avais présentée, mais elle était une modification à la loi proposée par le ministre des Chemins de fer en amendement à la loi générale, au sujet d'autres branches de la législation en pareille matière.

Je ne crois pas que la Chambre se soucie d'entendre un long historique de cette question. La loi de 1857 protégeait déjà les citoyens sur les passages à niveau. Les compagnies de chemins de fer violèrent plus ou moins cette loi chaque année à venir jusqu'à la session de 1903, alors qu'il fut statué que les compagnies pouvaient, pour éviter toute responsabilité, ou surveiller ou clôturer leurs voies à ces passages. C'est l'interprétation que la cour suprême et tous les avocats donnèrent à cette disposition de

la loi et c'est ainsi qu'est la loi à présent. Il est facile de voir que la loi n'accorde aucune protection à quiconque traverse la voie publique ou la voie ferrée au niveau des rails, car si la compagnie ne clôture sa voie qu'à la lisière de la propriété des tenanciers voisins, le public qui traverse le grand chemin au niveau des rails ne reçoit aucune protection additionnelle. Il n'y a aucune protection pour le public au point d'intersection. On a trouvé très importante la question qui a été débattue hier, relative au sauvetage en mer, mais celle-ci ne l'est pas moins. On n'a qu'à lire les journaux pour se convaincre que la vie des citoyens est constamment en danger sur ces passages à niveau ; il s'agit ici de la vie de tout le monde. Si nous ne statuons pas dans le sens de la loi de la dernière session, la vie du cultivateur ou du citadin voyageant en voiture ou à pied entre la campagne et la ville ou *vice versa* est continuellement en danger.

Le Sénat a jugé à tort que cette mesure empêchait les convois de circuler à plus de dix milles à l'heure à tous ces passages. Ce n'est pas l'objet du bill, mais plutôt la peine pour quiconque néglige de s'y conformer. La peine est que les convois ne devront pas circuler plus vite qu'à dix milles à l'heure sur ces passages s'ils ne sont convenablement protégés. Tel est le résultat si la loi n'est pas respectée. D'après le bill adopté à la dernière session, les compagnies n'ont qu'à se présenter devant la commission des chemins de fer pour se faire exempter de donner la protection voulue. Le bill à l'étude n'est pas celui que j'ai soumis; il n'est pas aussi sévère et n'a pas la même portée, mais il est néanmoins de sage politique. Je suis ici pour travailler dans les intérêts du public, mais comme je sais que mes vues ne peuvent pas toujours prévaloir, j'ai accepté un compromis à la dernière session et j'ai convenu que c'était un pas dans la bonne voie d'accepter la loi telle que nous l'avons, bien qu'elle ne prévienne pas complètement les pertes de vie sur les passages à niveau. J'ai accepté ce compromis parce que c'était un pas dans la bonne voie et parce que je n'ai pas pu obtenir davantage.

La mesure soumise à la dernière session et rédigée par le ministre des Chemins de fer prévoit la protection des passages ou bien une vitesse n'excédant pas dix milles à l'heure sur ces passages. Si cependant les compagnies refusent de se conformer à la loi, si elles veulent éviter de faire déclarer par un tribunal ou un jury que leurs passages n'étaient pas suffisamment protégés, elles peuvent toujours se présenter devant la commission des chemins de fer et obtenir une autorisation spéciale au sujet de ces passages. C'est le seul moyen que j'ai pu obtenir pour commencer à combattre un abus. Le bill que la Chambre basse a adopté fut envoyé devant le Sénat. Comme je l'ai dit, c'était une couple de jours seulement avant la prorogation par le Gouverneur général. Si nous avions eu le temps, ce bill aurait pu être soumis à un comité conjoint des Communes et du Sénat et je crois que nous aurions réussi à convaincre ce dernier de l'opportunité de cette mesure. Je crois que le Sénat a commis une faute, qu'il ignorait la portée de son rejet du bill. Voici le texte de la mesure adoptée l'année dernière :

227. Nul train ne traversera une voie publique au niveau des rails dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique, au passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

2. La compagnie a jusqu'au premier jour de janvier mil neuf cent huit pour se conformer aux dispositions du présent article.

Le présent bill fixe la date exécutoire au 1er janvier 1908. Pour montrer l'intérêt que l'on porte à cette question, permettez-moi de dire que j'ai reçu un grand nombre de lettres des chambres de commerce, des municipalités et autres corps publics, aussi de beaucoup de personnes dans toutes les parties du pays à l'appui de cette législation et se demandant pourquoi le Sénat l'avait rejetée. J'en lirai quelques-unes, celle-ci, par exemple, que m'a envoyée le secrétaire de la chambre de commerce de Toronto, en date du 11 juin :

La chambre de commerce est vivement intéressée à la question des passages à niveau, et je désire avoir copie de votre projet de loi tel que le comité l'a adopté. . .

Il veut dire le comité spécial dont j'ai parlé.

. . . .Voulez-vous, s'il vous plaît, me l'envoyer par retour du courrier?

Je le lui envoyai et dès que la chambre de commerce de Toronto en eut pris connaissance, elle adopta la résolution suivante :

Il est résolu que la Chambre de commerce accorde son cordial appui au bill soumis à la Chambre des communes par M. E. A. Lancaster. . . .

Cette résolution est datée du 14 juin ; le bill avait subi sa transformation au comité, le 13 juin ; j'avais répondu à la lettre de Toronto le 12 et la résolution de la chambre de commerce fut votée le 14 :

Il est résolu que la chambre de commerce de Toronto accorde son plus cordial appui au bill qu M. E. A. Lancaster a soumis à la Chambre des Communes, dans le but d'obtenir plus de protection sur les passages à niveau dans les cités, les villes et les villages, et elle espère qu'il deviendra loi.

C'est un exemple qui montre de quel œil le public envisageait la question. Le bill fût envoyé au Sénat. Comme je l'ai dit, les honorables sénateurs ne furent saisis de cette

question que deux ou trois jours avant la clôture. Dans tous les cas, ils n'ont pas eu le temps de condamner cette mesure avec quelque semblant de justification. Ils ont eu l'occasion de l'adopter, fut-ce que pour montrer leur confiance dans les Communes. La Chambre des communes étant composée de 214 membres, ayant étudié cette question pendant trois ans, l'ayant référée à des comités spéciaux, lui ayant accordé une attention minutieuse et soutenue, le Sénat aurait bien mieux fait de dire : Nous allons supposer que la Chambre des communes a raison sur cette question, vu que nous n'avons pas eu comme elle le temps de l'étudier. Je vois par les débats du Sénat du 9 juillet dernier, que dans un quart d'heure la Chambre haute avait disposé de la question. L'honorable M. David proposa que l'article fut biffé. Il dit.

Cet article est inutile puisque tout est prévu dans l'article 227 de l'ancienne loi. La loi existante accorde toute la protection voulue.

La loi existante n'accorde aucune protection. Tant que la compagnie clôture, il n'y a pas de protection du tout. L'honorable sénateur qui a fait cette proposition ignorait cela sans doute. S'il eut été à la Chambre des communes, s'il eut assisté aux réunions des comités, s'il avait eu la chance que nous avons eue d'étudier et comprendre la question, il n'aurait jamais fait une telle déclaration pour justifier la suppression de cette disposition. L'honorable M. Scott répondit :

L'exécution est sujette aux ordres, aux règlements et aux instructions du comité des chemins de fer du conseil privé. La Chambre basse a dû adopter cette loi à la hâte, car en vertu de la loi de 1903, le comité des chemins de fer du Conseil privé est aboli.

Malgré tout le respect que je leur dois, les honorables sénateurs n'ont rien compris. L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) avait très justement fait remarquer que cette disposition ne doit pas être sujette aux ordonnances de la commission des chemins de fer seulement, car l'ancien comité des chemins de fer du conseil privé avait prescrit une foule de règlements permanents applicables à un grand nombre de cas. En conséquence nous ne devions pas exposer les compagnies à encourir les frais d'une réédition de ces ordres, quand ces ordres sont déjà en vigueur et il n'y avait pas de nécessité de les forcer à se présenter de nouveau devant la commission des chemins de fer pour adjuger sur une question que son prédécesseur, le comité des chemins de fer du conseil privé avait déjà réglée.

Ainsi, malgré tout le respect que je lui dois, je dis que c'est lui, l'honorable sénateur, et non la Chambre des communes qui a agi à la hâte. Il ne savait pas qu'il existait des ordres prescrits par l'ancien comité du conseil privé et qui affectaient cette question. Il croyait que l'abolition du comité des chemins de fer du conseil privé en vertu de la loi de 1903, qui constitue la commission des chemins de fer entraînait également l'abrogation de ces ordres. C'est là où il a fait erreur. Quand le Sénat aura entendu les explications que le ministre des Chemins de fer ne manquera pas, je suis sûr de donner après moi, il s'apercevra de sa faute et je ne doute pas que dans les circonstances, il adoptera la mesure. Je demande à la Chambre de la lui transmettre au plus tôt, de l'adopter en comité et en troisième lecture, afin qu'il lui soit soumis avant la presse des affaires. Dans ces conditions, le Sénat pourra consacrer plus de temps et plus d'attention à cette mesure, il pourra se renseigner au besoin sur le sujet, et nous pourrons voir ensuite qui a raison et qui a tort, bien que je n'aie moi-même aucun doute de ce côté. Je m'en tiens au jugement de la Chambre des communes. Nous avons discuté cette mesure pendant trois sessions, nous avons nommé des comités spéciaux pour l'étudier, nous avons résisté à l'influence des coulissiers, non, je n'aime pas l'expression aux—aux persuasions et à l'éloquence des représentants des chemins de fer, nous avons consulté l'opinion de nos commettants, nous avons décidé à l'unanimité d'adopter ce bill et je crois que la Chambre m'approuvera si je dis au Sénat : Nous avons beaucoup de respect pour vous, mais comme vous ne connaissez pas cette question aussi bien que nous, comme vous n'avez pas pénétré comme nous dans les détails de ce sujet, comme il est évident que vous n'avez pas compris les faits qui ont motivé cette proposition de loi ni la proposition de loi elle-même, nous vous demandons de conférer avec nous si c'est nécessaire afin de l'adopter à la présente session. Je ferai voir comment la presse canadienne a commenté le rejet de cette mesure par le Sénat. Je ne sais pas qui m'a envoyé ce journal, car je n'y suis pas abonné, mais on m'a envoyé le " Telegram ", de Winnipeg, numéro du 11 juillet qui dit :

Intervention intempestive.

Le Sénat nous donne sur les derniers jours de la session, amplement de raisons pour réclamer qu'on le réforme. Il s'est distingué, hier, en opposant son veto au bill de M. Lancaster qui défend la circulation des convois de chemins de fer à plus de 10 milles à l'heure sur les passages à niveau dans les cités, les villes et les villages.

C'est une réforme que M. Lancaster s'est donné pour mission depuis plusieurs années de faire adopter et il a réussi à amener la Chambre des communes à ses vues.

On ne voit pas très bien pourquoi le Sénat s'oppose à l'adoption d'une mesure législative populaire comme celle-là. Certes il brave l'opinion publique en refusant ainsi de se joindre à la Chambre des communes en vue d'édicter une mesure aussi indispensable à la sécurité publique. Le passage à niveau est partout une menace à la vie des particuliers. Dans les centres à population dense il devient un véritable traquenard qui tous les ans fait des centaines de victimes au Canada et aux

Etats-Unis. S'il n'est pas possible de faire disparaître le passage à niveau des cités, villes, et villages constitués, s'il n'est pas possible d'obtenir qu'il soit rendu moins dangereux au moyen de barrières ou de gardiens, au moins serait-il désirable que les compagnies de chemins de fer restreignent la vitesse de leurs trains, comme le demande la modification proposée par M. Lancaster. Rien de plus juste que d'obliger les compagnies de chemins de fer à protéger les abords de ces passages, ou du moins à réduire la vitesse des trains traversant des passages laissés libres.

Ce journal avait très bien compris la situation. Ces compagnies sont à même, soit d'appliquer les mesures de protection exigées par la commission des chemins de fer, soit de réduire la vitesse de leurs trains lorsqu'ils passent à ces endroits.

Ce journal ajoute :

La Chambre des communes s'est bien rendu compte de la force irrésistible de l'opinion publique, lorsqu'elle a adopté l'amendement Lancaster; et d'autre part, le Sénat a fourni un très fort argument à tous ceux qui demandent sa réforme ou son abolition quand il a maintenu le droit qu'ont eu jusqu'ici les chemins de fer de transformer les passages à niveau en boucherie publique.

On a là une idée de la manière dont la presse du pays envisage la question. Les intérêts de parti n'ont rien à y voir. Il s'agit de protéger la vie des particuliers qui sont obligés de traverser ces voies dans les cités, les villes et les villages constitués, où, par suite de la hauteur des constructions, on ne peut voir le train qui s'avance et où les bruits de toute sorte empêchent d'entendre le roulement des wagons. Que la commission des chemins de fer décide qu'il suffira de placer transversalement une planche portant ces mots : passage du chemin de fer, et c'est tout ce que la compagnie sera obligée de faire. Rien dans mon amendement n'empêche la commission de déclarer, à la demande de la compagnie qu'il suffira, de poser transversalement une de ces planches, avec une barrière mise en peinture blanche pour attirer l'attention. Mais si les compagnies de chemins de fer négligent de s'adresser à la commission pour lui faire définir les mesures à observer dans tel ou tel cas, elles ne peuvent s'en prendre qu'à elles-mêmes, car il leur serait facile d'obtenir une décision. Je corrobore tout ce que ce journal a dit. J'ai eu des conversations avec des centaines, je dirai même des milliers de personnes depuis deux ans, et toutes se demandent comment il se fait que le Sénat ne se soit pas rendu compte comme la Chambre des communes, de l'opportunité d'une telle mesure. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage ; ce n'est pas nécessaire, à mon avis, et je me bornerai à proposer que le projet de loi soit admis à sa deuxième lecture.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Monsieur l'Orateur, il n'est guère nécessaire que j'ajoute quelque chose aux observations de l'honorable député préopinant (M. Lancaster) sur le sujet du présent bill. Mais la députation s'attend peut-être, se souvenant de ce qui s'est passé la session dernière, que je lui donne un mot d'explication. Voilà deux ou trois sessions de suite que l'honorable député (M. Lancaster) soumet un projet de loi de la teneur de celui-ci. Il ne me semblait pas, cependant, que je dusse donner mon appui à ces diverses mesures, attendu qu'elles me paraissaient quelque peu excessives. Tout en reconnaissant l'excellence des intentions de leur auteur, je me disais que nous imposions ainsi un fardeau très lourd à nos compagnies de chemins de fer, que nous allions peut-être même les entraver complètement. A l'égard de toute législation de cette nature, il est bon d'être prudent, et bien que je ne sois pas particulièrement l'ami des compagnies de chemins de fer, je suis d'avis qu'il faut les traiter avec justice. Le projet de loi présenté, lors de la session dernière, par l'honorable député fut référé à un comité spécial dont le directeur général des Postes (M. Lemieux) était le président. Il tendait à modifier l'article 227 de l'Acte des chemins de fer de 1903, qui est conçu en ces termes :

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par le présent acte, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Le projet de loi déposé par l'honorable député (M. Lancaster) demandait que cet article 227 fut modifié de la manière suivante :

Par la radiation du mot " ou ", dans la troisième ligne et son remplacement par le mot " et "; et par l'addition, après les mots " à propos " terminant l'article, des mots suivants " mais partout où, dans toute telle partie d'une cité, ville ou village, le chemin de fer traverse un grand chemin au niveau de la voie, ladite vitesse de dix milles à l'heure ne devra en aucun cas être dépassée, à moins que la compagnie ne prenne des mesures pour protéger, à ces croisements contre les trains en mouvement, les personnes utilisant le grand chemin.

Toute cette question fut examinée avec soin par le comité ; nous fîmes comparaître des témoins experts pour débrouiller la question technique, et nous recueillîmes les témoignages de représentants des chemins de fer, en vue de déterminer le chiffre des dépenses qu'entraîneraient les changements indispensables en vue de se conformer aux dispositions du projet de loi soumis par l'honorable député. Le comité, après avoir entendu les témoins et en avoir délibéré proposa à la Chambre d'abroger l'article 227 et de le remplacer par la disposition qui suit :

Nul train ne traversera aucun passage à niveau dans la partie populeuse d'une cité,

ville ou village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage ne soit convenablement protégé ou à moins que ce passage n'ait été construit et subséquemment n'ait été dûment maintenu en conformité de quelque règlement, ordonnance ou indication du comité des chemins de fer, du conseil privé et de la commission en vigueur à cet égard. La commission pourra dans tous les cas établir telle limite de vitesse qu'elle jugera à propos.

2. La compagnie aura jusqu'aux premiers jours de juillet 1907 pour se conformer aux dispositions du présent article.

C'était là, semble-t-il, une modification très raisonnable. Or, pour se conformer aux prescriptions de cet amendement, les compagnies de chemins de fer du Canada devraient s'imposer un fardeau très lourd, et les membres du comité en vinrent unanimement à la conclusion qu'il serait injuste d'imposer du jour au lendemain de telles obligations aux compagnies de chemins de fer. Nous jugeâmes qu'il était d'intérêt public que les passages à niveau fussent entourés de plus de protection pour le public, et il nous semble que pour le moment on ne saurait édicter de dispositions plus acceptables que celles contenues dans le présent projet de loi. Chacun se rend compte qu'il se produit un très grand nombre d'accidents d'une extrémité à l'autre du Canada, tous les ans, tous les mois, même presque toutes les semaines, par suite de l'existence de ces passages à niveau, et on était d'avis qu'il fallait prendre quelque mesure pour obvier au danger. Le comité fit donc cette proposition que la Chambre des communes accepta à l'unanimité. En effet, bien que le projet de loi eût été déposé par un simple député, le Gouvernement l'adopta et l'inscrivit parmi les mesures du ministère et comme amendement à l'acte des chemins de fer. Mais lorsque le Sénat en prit connaissance, tout à fait vers la fin de la session, il refusa de l'accepter. Il ne m'appartient pas de discuter l'attitude du Sénat, mais, à mon avis, l'intérêt public demande qu'il y ait une législation de cette nature. J'approuve entièrement les vues de l'honorable député (M. Lancaster) à cet égard ; et si, d'une part, il me répugne d'imposer des obligations trop onéreuses aux compagnies de chemins de fer, de l'autre je me rends compte qu'il leur est accordé un délai suffisant pour se conformer aux exigences de la loi et qu'il convient de leur demander de s'y conformer et de rendre justice au grand public.

M. G. H. McINTYRE (Perth-sud) : Le principe inscrit dans ce projet de loi a été nombre de fois discuté dans cette enceinte et même, nous avons eu si souvent à nous en occuper que nous avons fini par le ranger dans la catégorie des "plantes vivaces." On a commencé par lui faire un assez mauvais accueil, et on l'a modifié de temps à autre. Lorsqu'il me fut donné pour la première fois de siéger en cette Chambre, le

projet de loi dont il s'agit en était à sa seconde lecture, et je fus à même de voter en faveur de son adoption. Je me réjouis, l'année dernière, lorsque le Gouvernement se montra disposé à l'accepter sous une forme modifiée et à en faire une mesure ministérielle, forme sous laquelle il fut adopté par la Chambre des communes. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), auteur du projet de loi, eut la satisfaction de voir la Chambre des communes l'adopter ; et il dut se dire, j'imagine, que c'était la récompense du devoir accompli, récompense qu'assurent, en toutes circonstances, la ténacité et l'esprit de suite dans les entreprises. Toutefois, le succès ne fut pas complet, car le Sénat rejeta le projet de loi.

Or, ce bill règle une question importante qui devrait se recommander à l'attention du Sénat, et qui, après réflexion, lui paraîtra probablement mériter qu'on s'y arrête. L'acte primitif des chemins de fer était censé contenir une disposition de cette nature ; et c'est seulement lorsqu'un certain nombre des décisions des tribunaux eurent fait voir qu'en haut lieu on n'interprétait pas l'acte de la même manière que les cours de juridiction inférieure et que le grand public, que le législateur se rendit compte qu'il faudrait édicter une disposition spéciale à cet effet. Inutile de chercher à établir l'excellence de ce principe, puisque la Chambre l'a déjà reconnu. Il s'inspire d'un sentiment que développent les progrès de la civilisation moderne : la valeur de la vie humaine mise bien au-dessus de la commodité du public. La différence entre ces deux termes est si grande qu'on ne saurait hésiter un instant ; et cependant, nous reconnaissons bien que dans certaines circonstances, en vue d'accommoder le grand nombre, on permette certains actes qui peuvent être dangereux pour quelques-uns ; mais c'est à nous, dans ces circonstances, de voir à ce que le danger soit réduit à un minimum. L'honorable député et l'honorable ministre préopinants ont exprimé leurs regrets de ce que le Sénat n'avait pu adopter les vues de la Chambre des communes sur cette question ; et en ce faisant, ils se sont exprimés en termes très délicats. Ils ont supposé que cette divergence d'opinion provenait surtout d'inattention ou de négligence de la part du Sénat, mais sans lui prêter aucun motif. On a donné à entendre que les membres du Sénat ne s'étaient pas rendu compte de la portée de l'acte, et qu'il suffirait d'un second examen pour leur permettre d'en mieux saisir le sens. On n'a pas oublié que, la session dernière, j'ai proposé ici une résolution tendant à réformer le Sénat. L'accueil fait dans cette Chambre à ma proposition n'a pas été des plus chaleureux ; mais la mesure a été discutée dans l'autre Chambre. Comme j'avais voté en faveur de l'adoption du projet de loi en question, je fut quelque peu désappointé de ce que le Sénat n'avait pas jugé à propos

de l'adopter, et je n'irai pas aussi loin que ces honorables messieurs qui ont déjà critiqué la ligne de conduite du Sénat dans ces circonstances. Pour diverses raisons, je me réjouis de ce qu'ils ont agi dans la circonstance car s'ils ont agi nous devons en conclure qu'ils sont encore vivants. Mais en agissant on se trompe parfois. L'autre soir, j'étais à l'église....

Quelques honorables DEPUTES : Attention, attention !

M. G. H. McINTYRE : Il m'arrive assez souvent d'y aller, et il se trouvait à mes côtés un personnage qui s'écriait de temps à autre : " Le Seigneur soit loué ", et généralement au moment opportun. Mais il lui arriva de s'endormir, et quand il s'éveilla, le sermon n'était pas terminé et il continua de s'exclamer comme auparavant: " Le Seigneur soit loué " ; mais cette fois, malheureusement, sans aucun à-propos. Il se peut de même que le Sénat ait pris cette décision à contretemps ; et j'espère qu'ayant de nouveau examiné ce projet de loi, il se rendra compte qu'il mérite d'être adopté à l'unanimité par les deux Chambres.

(La proposition est adoptée, le bill est lu une seconde fois, considéré en comité, et il en est fait rapport.)

LA VENTE DES BILLETS DE CHEMINS DE FER.

M. W. F. MACLEAN propose la seconde lecture du projet de loi (n° 7) tendant à modifier l'acte concernant la vente des billets de chemins de fer. Il dit : Monsieur l'Orateur, l'acte que le présent bill tend à abroger fut adoptée en 1886. Je vais lire à la Chambre les principales dispositions de cet acte. La première disposition déclare l'acte applicable aux compagnies de chemins de fer constituées en vertu de la loi fédérale et sous la juridiction de notre Parlement. Il ne s'applique pas aux chemins de fer d'intérêt local, non plus qu'aux tramways urbains, mais seulement aux chemins de fer visés par l'Acte des chemins de fer du Canada. Il est ensuite décrété que la compagnie de chemin de fer pourra nommer un agent pour la vente de ses billets. L'article 4 est conçu en ces termes :

Tout billet vendu par un agent devra porter le nom de cet agent ainsi que la date de la vente écrits ou estampés nettement sur ledit billet, et toute personne qui frauduleusement modifie, change ou imite cette signature ou cette date sera coupable d'une infraction aux termes du présent acte.

Voici le texte de l'article :

Nul, sauf les personnes autorisées comme il est dit ci-dessus, ne vendra ou n'offrira en vente aucun billet de chemin de fer, permis de circulation, billet, certificat ou autre écrit autorisant ou étant censé autoriser quelqu'un à voyager sur quelque chemin de fer ou sur plus d'un chemin de fer, ou sur une partie quelconque d'un chemin de fer, ou sur des parties des divers chemins de fer auxquels le présent acte s'applique.

C'est-à-dire qu'il ne sera vendu aucun billet de chemin de fer sans autorisation. Le paragraphe 4 de l'article 9 est ainsi conçu :

La vente par toute personne de la partie non utilisée d'un billet, autrement que par sa présentation pour remboursement, ainsi qu'il est prescrit dans le présent article, constitue une infraction aux termes du présent acte et sera punissable de la manière indiquée ici.

En d'autres termes, en 1886, notre Parlement, dans sa sagesse, décréta que ce serait un crime pour quiconque aurait acheté un billet de chemin de fer de l'offrir en vente, et que toute personne reconnue coupable d'une telle faute serait sujette aux pénalités imposées par l'acte. Or, je suis d'avis qu'une telle législation n'a pas sa raison d'être dans notre pays. Il s'est commis un grand nombre d'abus sous son empire et je désire l'établir brièvement, à la satisfaction de la Chambre. Si quelqu'un achète un bon de pain ou un bon de lait ou un billet de concert; il est libre d'en disposer à sa guise; mais chose étrange, la même règle ne s'applique plus quand il s'agit d'un billet de chemin de fer. Dans ce cas l'acheteur ne saurait en faire qu'un certain usage déterminé. On a édicté que ce serait un crime dans notre pays de vendre cet article d'usage courant. La raison qu'on donnait naguère pour légitimer cette mesure c'est qu'elle devait mettre fin à la pratique de prélever des bénéfices sur la vente de ces billets. Mais si cette pratique s'est répandue, les compagnies de chemins de fer n'ont à s'en prendre qu'à elles-mêmes ; et si elles ont adopté à l'égard du public, une ligne de conduite dont l'effet a été finalement de leur occasionner des pertes, c'était à elles d'en adopter une autre, au lieu de demander au gouvernement fédéral de les protéger. Aucune autre classe de la société ne jouit de cette protection spéciale. Pour faire voir les résultats de l'application de cette loi dans la pratique, je vais lire une lettre que m'a adressée il y a quelques jours un de nos concitoyens.

Cher monsieur, je suis heureux d'apprendre par le " World " que vous avez déposé un projet de loi tendant à modifier cette disposition de l'acte des chemins de fer qui interdit la vente de la partie non utilisée d'un billet de chemin de fer. Du commencement cette disposition a été adoptée en violation des droits du public canadien; il paraîtrait qu'elle a été inscrite dans nos statuts, grâce aux efforts des compagnies de chemins de fer et grâce au concours de l'honorable M. Edward Blake. Aux termes de la loi actuelle, un voyageur ne saurait vendre son billet, ou partie de ce billet, à qui que ce soit, sauf à la compagnie de qui il l'a acheté. Et il lui faut alors accepter ce que la compagnie veut bien lui donner et attendre son bon plaisir. Il serait tout aussi sensé de décréter que personne ne pourra revendre un cheval si ce n'est à celui de qui il l'a acheté, et ainsi de suite de toute autre denrée. Je sais bien que les compagnies de

chemins de fer répondront qu'elles vont reprendre votre billet et vous en rembourser le prix. Mais observez le retard qui se produit dans une telle circonstance. Voici ce qui m'est arrivé à moi-même. Je revenais des grands lacs; j'étais parti de Collingwood en route pour Toronto, par la ligne du Grand-Tronc. Arrivé à Owen-Sound, je constatai qu'en voyageant par la ligne du Pacifique Canadien, j'arriverais vingt heures plus tôt, sans parler des comptes d'hôtel que je m'épargnerais ainsi. C'est ce que je fis. Arrivé à Toronto je voulus me faire remettre mon argent au bureau des billets; on m'informa qu'il faudrait transmettre ledit billet à Montréal; ce qui fut fait; et il s'écoula plus de quatre semaines avant qu'on me remît une somme assez faible, équivalente à la moitié de celle que j'avais dû payer pour voyager d'Owen-Sound à Toronto sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.

C'est-à-dire que pour se rendre chez lui il lui fallut acheter un billet du chemin de fer canadien du Pacifique, et payer une somme plus élevée que celle qu'il avait dû payer pour son premier billet. Il poursuit en ces termes :

Une autre fois j'achetai un billet à Red Deer (Alberta) à destination de Strathcona, puis, ayant changé d'idée, je ne pus utiliser le billet. Le lendemain, j'allai trouver l'agent de la compagnie du Pacifique Canadien de qui j'avais acheté ce billet; il refusa de m'en rembourser le prix en me disant qu'il faudrait renvoyer le billet à Montréal. Cette fois, il s'écoula près de six semaines avant que le prix du billet me fût remboursé.

Ainsi, on le voit, vous aurez bien mérité du public voyageur, si vous réussissez à faire abroger cette loi inique.

Pour les étrangers qui viennent au Canada, ignorant l'existence de pareille loi, c'est une chose fort sérieuse que de se voir condamnés à l'amende ou à la prison, parce qu'ils osent vendre leurs propres articles aux acheteurs auxquels il leur plaît de les vendre.

Voilà la situation réelle ; voilà ce qui se passe un peu partout au pays.

Voici un individu qui achète un billet de chemin de fer et entreprend un voyage ; quelquefois, il achète un billet de retour et sous cette condition, obtient une réduction de prix. Il est possible qu'il modifie son itinéraire, et veuille voyager dans une autre direction ou qu'il ne tienne pas à aller aussi loin, et cela soit par plaisir soit dans l'intérêt de ses propres affaires. En pareilles circonstances, force lui est de payer le plein prix, et de faire un long circuit en s'adressant à un bureau où l'affaire traînera en longueur, pendant cinq ou six semaines ; il lui faut faire de nouveaux déboursés et subir force inconvénients. Voilà ce qui se passe aujourd'hui et ce qui s'est mainte fois répété, dans toutes les parties du pays. J'ai entendu formuler des griefs contre cette loi et nombre de gens m'ont dit que dans nul autre pays il n'existe de semblable loi, sauf peut-être en Pennsylvanie qui est à la merci des compagnies de chemins de fer et où règne une situation analogue. A mon avis, le billet de chemin de fer est, pour ainsi dire, un gage donné en retour de quelque chose et en faveur de la personne qui l'achète ; or, s'il n'est pas utilisé, et que l'acheteur modifie son itinéraire, on devrait lui rembourser son argent ou bien il devrait être en mesure de vendre, sur-le-champ, ce billet à quelqu'un qui l'utilisera. Voilà la pratique actuellement en vogue dans le monde entier. Dans les autres pays on ne fait pas un crime à celui qui a acheté un billet, de modifier son itinéraire. Le Canada est le seul pays au monde où ce soit un crime de vendre un billet de place. A mon avis, le billet est un gage qui passe de main en main ; il est valable jusqu'au moment où il est utilisé et tout possesseur peut l'utiliser. On peut l'assimiler au billet de banque ou au timbre-poste ; il peut passer de main en main et doit être de pareille nature. S'il existait une bonne loi en matière de chemins de fer, au pays, nous aurions ce genre de billets, valables pour tous les itinéraires. Dans quelques endroits, on a adopté le système des cartes valables sur tout le réseau. Ces cartes sont en vogues ici et l'administration reconnaît, en pareil cas, que ces billets sont valables jusqu'à leur utilisation et sur toutes les parties du réseau. C'est là une concession faite au public ; mais il reste les billets en question, qu'on fait un crime au possesseur de vendre, ce qui force l'acheteur à suivre un itinéraire déterminé et dans un certain délai. Si le billet n'est pas utilisé pour cet itinéraire, il doit être remis au bureau du chemin de fer et l'acheteur est forcé d'attendre plusieurs semaines le remboursement, puis alors il ne touche qu'une faible partie du prix du billet ainsi remis. Si, de New-York, vous désirez aller à Boston, il vous est impossible d'acheter un billet de retour, mais il faut acheter deux billets de même genre. Ces billets portent la suscription " valable, de New-York à Boston " ou " à Philadelphie ". Aux Etats-Unis, on ne vend point de billets de retour, mais on y a adopté un billet de nature similaire, valable dans les deux sens ; puis, je le répète, chez nos voisins, on adopte partout le système des billets ou cartes, avec itinéraires facultatifs et illimités. Ces billets peuvent passer de main en main et si le voyageur ne désire point utiliser son billet, il peut le vendre. Rien ne s'oppose à ce qu'il le vende; il a payé le prix de sa place ; il a versé le prix du transport d'un voyageur entre deux points et s'il n'est pas en mesure d'utiliser ce billet, pourquoi l'empêcherait-on de le vendre à son voisin ? On ne devrait pas stigmatiser comme un vulgaire criminel le Canadien qui ose vendre un billet de chemin de fer à un voyageur.

Une autre observation. Nous, Canadiens, adoptons des lois, en matière de chemins de fer, qui tournent à notre détriment. Un citoyen des Etats-Unis peut acheter un billet de place pour voyager sur un chemin de fer canadien, à deux centins le mille, et s'il ne l'utilise pas, il lui est permis de le ven-

M. W. F. MACLEAN.

dre à son voisin aux Etats-Unis qui peut s'en servir ; mais le Canadien, quand il achète un billet à trois centins le mille, dans son propre pays, ne saurait le vendre ; il lui est défendu de le faire ; il est tenu de le remettre à la compagnie de chemin de fer, qui le rachète de la façon que j'ai dite.

Voici ce que les compagnies de chemins de fer allèguent, comme défense : Nous vendons aux voyageurs des billets de place, à bon marché ; et en affectant le voyage d'aller et de retour sur notre réseau, ils bénéficient de ce bon marché ; mais si nous leur accordons ces billets de place à bas prix, une des stipulations du contrat veut que l'acheteur utilise lui-même ce billet et il lui est interdit de le passer à autrui. Eh bien ! ce n'est pas là ce que veut et demande le peuple canadien. Sans doute, il demande des transports à bon marché, mais il entend qu'on n'y attache ni limites ni restrictions ; et quand un voyageur achète un billet de place, il entend que ce billet soit valable pour tant de milles dans les deux sens, pour l'aller et le retour. Voici, par exemple, un homme d'affaires qui voyage par voie ferrée, non pas à titre de voyageur commercial, mais dans l'intérêt de son propre commerce, et il veut se rendre d'Ottawa à Toronto, pour traiter de quelque affaire. S'il achète un billet de retour, par le chemin de fer canadien du Pacifique, il obtiendra une réduction de prix, mais ce trajet ne répond pas aux besoins de son commerce. Il veut se rendre d'Ottawa à Toronto, traiter d'affaires dans cette dernière ville et à différents endroits du parcours, puis revenir à Ottawa, en passant par Prescott ou Brockville, pour y faire des affaires. S'il veut suivre cet itinéraire, il ne pourra obtenir de billet à prix réduit. La compagnie lui dit: " Vous n'obtiendrez de billet à prix réduit qu'en consentant à- cette restriction-ci : Vous vous rendrez directement à Toronto et en reviendrez par la même voie. Nous ne saurions vous permettre de passer par Prescott et Brockville, pour y traiter d'affaires, puis revenir ici ". Ainsi, notre voyageur, voulant garder sa liberté et traiter d'affaires, comme il l'entend, consent à payer la taxe élevée de trois centins ou trois centins et un tiers, le mille. Ce que le public veut, c'est un billet de place qu'il pourra se procurer, au meilleur marché possible, à toute époque, sans condition aucune, avec itinéraires facultatifs sur toute l'étendue du réseau.

M. EMMERSON : L'honorable député affirme-t-il que la taxe du transport entre Toronto et Ottawa est de 3 centins à 3 centins et demi le mille ?

M. W. F. MACLEAN : Oui, sur le réseau du Grand-Tronc.

M. EMMERSON : Mais sur le réseau canadien du Pacifique ? Supposons qu'un voyageur achète un billet de places, d'Ottawa à Toronto : la taxe est-elle, comme l'affirme l'honorable député, de 3 centins à 3 centins et demi le mille ? Mon impression était que, pour ce parcours, la taxe de transport est inférieure à 2 centins le mille.

M. W. F. MACLEAN : Il n'en est nullement ainsi, je veux prouver au ministre...

M. EMMERSON : Je serais curieux de savoir si l'honorable député affirme positivement...

M. W. F. MACLEAN : Je n'affirme pas qu'il en soit ainsi, pour ces parcours particuliers. Voici ce que j'affirme : la taxe de transport en vogue, figurant au tableau affiché au bureau du Grand-Tronc pour tous les transports de voyageurs sur ce réseau est de 3 centins et demi le mille. Le ministre fait un signe de dénégation. Allons ! voici le tarif même de la compagnie et...

M. EMMERSON : Quelle est la limite de la taxe, par mille de parcours?

M. W. F. MACLEAN : Pour le trajet de Toronto à Kingston, la taxe est de 3 centins et demi, le mille. De Toronto à Hamilton, elle est de 3 centins, le mille. J'appelle ici l'attention du ministre et celle des députés, surtout des représentants des comtés entre Toronto et Montréal, sur le fait que la taxe établie par la compagnie du Grand-Tronc, pour le trafic local sur ce parcours, est de 3 centins et demi, le mille. Et le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) apparemment, ignore la chose, bien que nous lui accordions $8,000 de traitement annuel, pour veiller à la protection des intérêts publics.

M. EMMERSON : Vous avez relevé de $1,000 le chiffre de mon traitement. Il va sans dire que je ne m'y oppose pas le moins du monde : j'accepterais volontiers cette augmentation.

M. W. F. MACLEAN : Je pense que personne ne verrait la chose d'un mauvais œil, s'il y avait un bon ministre.

M. EMMERSON: Je ne touche que $7,000.

M. W. F. MACLEAN : Eh bien ! peut-être Santa Claus vous réserve-t-il quelque cadeau pour la Noël. Ce que je veux démontrer, c'est qu'il ne faut pas laisser inscrite dans notre code cette loi, au bénéfice de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et de la compagnie du Grand-Tronc, alors que ces compagnies violent impunément cette loi. Je veux prouver que le Parlement est tenu, à titre de représailles, au moins, d'abroger cette loi. Pourquoi se donner tant de mal pour protéger ces compagnies législativement, lorsqu'elles se rendent tous les jours coupables d'infractions aux lois du pays? A cet égard, je tiens à présenter ici une ou deux observations concernant la compagnie du Grand-Tronc.

J'ouvre la " Gazette du Canada " de samedi dernier et j'y lis ce que voici :

Avis est par les présentes donné que la compagnie du Grand-Tronc du Canada, présentera

au Parlement du Canada, au cours de sa présente session, une demande en obtention d'une loi révoquant ou modifiant les dispositions de l'article 3, du chapitre 37, Victoria 16.

W. H. BIGGAR,
Avocats des demandeurs.

Et quelles sont ces dispositions dont elle demande l'abrogation, cette compagnie du Grand-Tronc à laquelle la loi du pays accorde une protection spéciale, qui l'autorise à traîner un citoyen devant les tribunaux, à lui imprimer au front le sceau de l'ignominie et à le faire incarcérer s'il s'avise de vendre un billet qu'il a acheté à beaux deniers comptants ? Voici les dispositions dont elle demande l'abrogation, dans ce modeste avis paru dans la "Gazette du Canada". J'ai sous les yeux les statuts du Canada, 16 Victoria, de 1852. Voici le texte des considérants de cette loi :

Vu que la construction d'un chemin de fer, de la ville de Toronto à la ville de Kingston et de là à la ville de Montréal, contribuerait grandement à favoriser les intérêts de cette province. . . .

A la suite de ces considérants, l'article 3 contient la disposition que voici.

Et qu'il soit statué que la largeur de la voie dudit chemin de fer sera de cinq pieds et six pouces; et que la taxe ou le prix d'un billet pour tout voyageur de première classe sur tout train dudit chemin de fer ne dépassera pas deux deniers courant pour chaque mille parcouru; la taxe ou le prix d'un billet de place pour tout voyageur de deuxième classe dans un train dudit chemin de fer n'excèdera pas un denier et demi courant pour chaque mille parcouru; et la taxe ou le prix d'un billet de place pour tout voyageur de troisième classe dans un train dudit chemin de fer ne dépassera pas un denier courant pour chaque mille parcouru; et que, au moins un train ayant des voitures de troisième classe circulera, tous les jours, sur tous le parcours de la ligne.

Un peu plus loin, à l'article 28 de la même loi, on lit :

Néanmoins, la garantie de la province ne sera accordée à la compagnie constituée en corporation par le présent acte ou à l'égard du chemin de fer dont la présente loi autorise la construction, que jusqu'à concurrence de la somme de trois mille louis sterlings, pour chaque mille en longueur du dit chemin de fer.

Ainsi, voilà un chemin de fer déclaré d'utilité publique pour la province du Canada, et pour lequel la compagnie devait bénéficier d'une garantie de £3,000, le mille, sur l'émission de ses obligations ; chemin de fer dont la construction et l'exploitation étaient censées tendre à resserrer plus étroitement les différentes parties du Canada. En outre, à cette époque, le Parlement, dans sa sagesse, établit cette disposition déclarant qu'il y aurait un service de troisième classe, sur tout parcours du réseau du Grand-Tronc, au taux maximum de deux deniers le mille. Au cours des procédures qui se sont déroulées à Toronto, devant le tribunal de police correctionnelle, lors des poursuites dirigées, au criminel, contre monsieur Hays, pour contravention à la loi, il a été prouvé que personne n'avait pu réussir à acheter un seul billet de deux deniers le mille, et que la compagnie n'a jamais donné au public de service de troisième classe, bien que la loi contienne une disposition spéciale en ce sens, et que c'est sous cette condition que le Parlement a voté en faveur de cette compagnie, une garantie jusqu'à concurrence d'une somme énorme. Et M. Hays, ou ses représentants déclarèrent devant le tribunal de police correctionnelle, à Toronto, qu'il n'avait jamais existé de service de troisième classe ni sur le réseau du Grand-Tronc ni sur tout autre réseau au pays.

Ces jours derniers, un monsieur s'est présenté à mon bureau et m'a dit : Monsieur Maclean, j'ai suivi avec intérêt les procédures qui se sont déroulées en police correctionnelle ainsi que les débats qui se sont ouverts à Ottawa autour de cette question du taux de deux centins le mille. Eh bien ! lorsque la compagnie du Grand-Tronc affirme qu'il n'a jamais existé de service de troisième classe ou que la compagnie n'a jamais fait pareille concession, elle fait preuve d'une déplorable ignorance en matière d'histoire, car voici un des billets de troisième classe délivrés par la compagnie de l'ancien chemin de fer de Montréal à Lachine, le prédécesseur du Grand-Tronc. Le billet que mon visiteur me montra était un jeton en cuivre et je l'ai ici. D'un côté figurent les mots "Compagnie du chemin de fer de Montréal à Láchine", avec la représentation d'une locomotive d'un type ancien ; et sur le revers, les mots "troisième classe". En outre, il existe un trou au centre du jeton, ce qui permet de l'enfiler sur une corde ou un fil métallique. Je suis allé à la bibliothèque me documenter sur ce billet de troisième classe. J'ai constaté que dans la collection de la bibliothèque il existe un de ces jetons de cuivre. Si le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) désire examiner ce jeton de cuivre, je vais le lui envoyer.

Sir WILFRID LAURIER : Je l'ai déjà vu.

M. W. F. MACLEAN : Le premier ministre a peut-être voyagé en chemin de fer à l'aide de ce billet ; dans ce cas, il pourrait être témoin. Voyons ce que dit l'article sur le revers du jeton :

On a constaté que l'usage des billets ordinaires ne convenait guère aux Indiens et aux ouvriers employés sur le canal Lachine, qui formaient la masse des voyageurs de troisième classe sur ce chemin de fer. On importa donc ces billets de Birmingham et le conducteur, au fur et à mesure qu'il les recueillait, les enfilait sur une corde ou un fil métallique. Ceux qui sont restés aux mains de la compagnie du chemin de fer de Montréal et de Champlain furent fondus à Saint-Lambert en 1862.

Et c'est cette même compagnie du Grand-Tronc qui, jouissant d'une protection spé-

ciale, au détriment du pays, se rend coupable d'infraction à la loi du pays, en refusant d'accorder aux voyageurs des billets de troisième classe et de les transporter aux taux de deux centins le mille. Une compagnie qui tient pareille attitude ne mérite pas que la Chambre lui accorde une protection spéciale. Force nous est donc de revenir aux assises mêmes de la loi et il se déroule actuellement, à Toronto, certaines procédures tendant à forcer la compagnie du Grand-Tronc à accorder aux voyageurs un service de troisième classe, aux taux de deux centins le mille ; mais c'est un simple citoyen qui dirige ces poursuites, en son propre nom, utilisant les services de son propre avocat pour la défense de sa cause, dans le but d'assurer le respect de la loi. Le Parlement accorde volontiers à ces compagnies de chemins de fer des lois supplémentaires tendant à faire une affaire criminelle de la vente des billets de place ; mais personne ne songe à entreprendre, de sa propre initiative, la tâche de forcer la compagnie du Grand-Tronc à obéir à la loi, tandis que la compagnie vient de sang-froid, demander à la Chambre d'abroger un article fondamental de sa charte qui l'oblige à établir une taxe de transport à meilleur marché sur son réseau. Cet article-là même qui figure dans la charte du Grand Tronc est l'unique fondement, la seule sanction législative de ce magnifique système de transports de troisième classe pour les voyageurs, en vogue en Angleterre. C'est cet article qui autorise les compagnies de chemins de fer en Angleterre à faire circuler sur leurs voies un train quotidien à deux deniers le mille ; et si cette réforme s'est effectuée, cela tient à ce qu'un habile chef d'exploitation, au service du chemin de fer du Midland, en Angleterre, il y a un certain nombre d'années, s'écria : Je vais retrancher des voitures de deuxième classe et améliorer celles de troisième classe. Je vais ajouter un wagon de troisième classe à chaque train et ce sera un wagon fermé." Il faut dire ici qu'en Angleterre, comme à Lachine, à cette époque reculée, les wagons de troisième classe étaient ouverts. Donc, cet homme de progrès, cet habile chef d'exploitation sur le chemin de fer du Midland, en Angleterre, s'écria :

" Nous allons ajouter à chaque train un wagon, à deux deniers le mille, et la voiture que nous installerons sera d'un type tout à fait supérieur au type ordinaire." C'est ainsi qu'en Angleterre, il s'effectua toute une révolution, dans le transport des voyageurs par voie ferrée et cette révolution tient toute entière dans cette unique disposition législative ; or, cette révolution se serait également opérée au Canada, et nous aurions réalisé les mêmes progrès, si cet article de la loi eût été appliqué au pays.

J'ai un ou deux arguments à ajouter à ceux que j'ai déjà fait valoir, pour prouver qu'il ne faut pas accorder cette loi spéciale à des compagnies de chemins de fer qui en usent à l'endroit du public comme elles le font aujourd'hui. L'autre jour, j'ai cité un exemple d'inégalité de traitement, dans mon propre comté, j'ai fait voir comment on en a usé envers un cultivateur d'un de ces cantons. J'ai affirmé que les compagnies de chemins de fer peuvent imposer aux cultivateurs une double taxe locale, lorsqu'il arrive que les transports s'effectuent sur deux chemins de fer locaux. Je tiens aujourd'hui à compléter les renseignements donnés à la Chambre et à lui apprendre de quelle façon ces deux compagnies de chemins de fer en ont usé à l'égard de ce cultivateur, relativement à son chargement de tuiles. Le chargement était de vingt-cinq tonnes ; de Beamsville à Hamilton, par voie du Grand-Tronc, parcours de vingt-un milles, $17.50 ; de Hamilton à Toronto, par voie du chemin de fer canadien du Pacifique quarante milles, $21.25. Et parce qu'il leur a fallu tout simplement faire passer ce wagon dans la voie de garage du cultivateur, sept milles sur le chemin de fer canadien du Pacifique, on a ajouté $15 pour le garage. Bref, ces deux compagnies, d'un commun accord, conspirant contre le public, ont forcé ce cultivateur à acquitter trois taxes locales pour le transport d'un chargement de tuiles, sur un parcours de 68 milles.

Si la chose avait été possible on aurait aiguillé le wagon sur une autre voie et on aurait exigé le paiement de quatre tarifs locaux. L'honorable chef de l'opposition demande s'il n'y a rien dans la loi pour prévenir de pareils abus. Je dis non, car j'ai ici des lettres du ministère des Chemins de fer et des Canaux, dans lesquelles il est dit que ces compagnies ont le droit d'exiger ces trois tarifs. On permet à ces compagnies de violer la loi, et par surcroît, il y a quelques années, le Gouvernement leur accordait le bénéfice d'une loi spéciale qui fait une offense passible de la correctionnelle le fait de revendre un billet qu'on a acheté et payé.

Je citerai un ou deux autres exemples. J'ai parlé des frais de surestarie qu'on a fait payer à un cultivateur, sur un chargement de poteaux. La compagnie lui a fait payer $5 en frais de surestarie sous prétexte qu'on avait cherché son wagon pendant cinq jours, sans pouvoir le trouver. Ensuite il fallut six jours à la compagnie pour mettre le wagon sur la voie de garage, et on lui fit payer $1 par jour, sous prétexte qu'on ne connaissait pas son adresse. On savait où se trouvait sa voie de garage, mais on attendit dix jours avant de l'utiliser. Combien de temps le public se laissera-t-il traiter de cette manière ?

L'autre jour, j'ai fait la rencontre d'un citoyen qui se propose de construire une fabrique qui donnerait de l'emploi a un grand nombre d'ouvriers, mais tout dépendra des conditions que lui feront les chemins de fer. Il me disait : J'ai choisi l'endroit où je pour-

rai facilement me procurer la matière première et la main-d'œuvre, mais avant de commencer à construire, je veux savoir quels arrangements je puis faire avec la compagnie du chemin de fer. La brique que je me propose d'employer pour construire ma fabrique est faite à 120 milles de l'emplacement que j'ai choisi ; j'aurai affaire à deux compagnies différentes et il me faudra payer deux tarifs locaux. On lui a fait savoir que pour le transport d'un wagon de briques sur un parcours de 120 milles, où on exige deux tarifs locaux, il aura à payer $60 ; comme un wagon contient 10,000 briques, cela équivaut à $6 par mille pour le transport d'une marchandise qui se vend $8 le mille.

Le cultivateur dont j'ai parlé il y a un instant à dû payer en frais de transport, une somme représentant à peu près la moitié du prix de ses tuiles et on conseille aux cultivateurs d'acheter des tuiles à drainage et d'améliorer leurs terres. Et maintenant comment veut-on qu'un homme construise une fabrique, si on lui fait payer $6 par 1,000 briques, pour les transporter à une distance de 120 milles ?

Voyons maintenant comment les compagnies de chemins de fer s'y prennent pour imposer des tarifs abusifs pour le transport du charbon. J'ai toujours trouvé étrange que dans ce pays, lorsqu'il s'agit d'appliquer une loi nouvelle, ou de savoir quelque chose concernant un chemin de fer, il faille retenir les services d'un spécialiste. A titre de journaliste ayant pour mission d'éclairer le public, j'ai chargé un spécialiste d'étudier cette question des tarifs inégaux et il a fait des découvertes étonnantes, en dépit de toutes les restrictions imposées par la loi des chemins de fer. Les Canadiens endurent tout ; ils consentent à passer pour des criminels, s'ils vendent un billet de chemin de fer, et ils sont prêts à se soumettre à toutes les exactions. Permettez-moi d'en citer quelques exemples.

Depuis l'institution d'une commission des chemins de fer au Canada, il s'est formé dans le pays une association des agents de transport, et voici, au dire l'expert, quelques-unes des réformes que ces agents se vantent d'avoir accomplies :

Ils ont aboli la concurrence entre les chemins de fer.

Ils ont fait sanctionner par la loi l'imposition des frais de surestarie.

Ils ont aboli le camionnage libre.

Ils ont augmenté les frais d'entreposage.

Ils ont fait augmenter les frais d'aiguillage aux gares centrales.

Tout cela est de date récente. Voyons maintenant les taux différentiels.

Entre Port-Stanley et Toronto, le chemin de fer du Père-Marquette a adopté un tarif de 60 cents par tonne pour le charbon, et pour répondre à cette concurrence, le chemin de fer canadien du Pacifique a adopté un tarif semblable entre Port-Burwell et Toronto, mais pour les localités intermédiaires comme Sainte-Marie, Stratford, Berlin, Waterloo, Guelph, Galt, etc., le tarif est de 90 cents par tonne. Les compagnies canadiennes oserait-elles encore, après cela, prétendre que la concurrence n'a pas pour effet d'abaisser les tarifs. Cette concurrence a certainement abaissé le coût de la vapeur, comme force motrice, à Toronto et à London, mais la conséquence de ces tarifs inégaux est d'avantager certaines localités aux dépens des autres et au détriment des intérêts généraux du pays.

Ces deux grandes compagnies, protégées par une loi spéciale, imposant des tarifs abusifs aux différentes localités d'Ontario et transportent le charbon à Toronto à un prix réduit de moitié, parce que la concurrence les y oblige. Cela ne devrait pas être permis. Ces compagnies ne devraient pas pouvoir exiger un double tarif comme elles le font ; elles ne devraient pas, non plus, être protégées par des lois spéciales quand on les laisse agir à leur guise dans tout le pays.

Je passe rapidement sur cette question des inégalités de prix, mais je l'ai déjà traitée dans d'autres occasions. A l'heure qu'il est, c'est le plus criant abus dont le pays ait à souffrir. Les impôts douaniers prélevés sur le peuple sont une bagatelle comparés aux exactions des chemins de fer sur les voyageurs et sur les marchandises.

Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet, pour le moment, et je passe à un autre non moins important et je demande à l'honorable premier ministre de vouloir bien me continuer son attention.

Nous avons au Canada une loi des chemins de fer votée, il y a à peine quelques années. C'est une excellente loi, conçue dans un bon esprit. Mais il existe une autre loi des chemins de fer sur ce continent; elle a été votée tout récemment, à Washington. Je l'ai ici, et je désire faire voir à l'honorable premier ministre en quoi elle diffère de la nôtre, et en quoi l'application de cette loi aux Etats-Unis diffère de l'application de la loi canadienne.

J'ai dit l'autre jour qu'on m'a souvent reproché la rédaction de mes projets de loi ; or je ferai observer à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux qu'il y a une grande différence entre la rédaction de la loi canadienne et celle de la loi américaine, bien que son prédécesseur eût à sa disposition les services d'esprits renommés. La loi américaine est rédigée de manière à produire tous ses effets.

M. TISDALE : De quelle loi parlez-vous?

M. MACLEAN : De la loi réglementant le commerce et des actes qui la complète.

M. TISDALE : La loi sur le trafic interfédéral ?

M. MACLEAN : On l'appelle la loi sur le trafic interfédéral, mais c'est elle qui réglemente les chemins de fer aux Etats-Unis.

M. TISDALE : Non.

M. MACLEAN : Je vais le prouver. Puisque nous parlons de rédaction et d'application de la loi, je vais expliquer comment la loi américaine est appliquée. Au Canada, nous avons voté une loi et nous nous en rapportons au public du soin de la faire respecter, bien que nous ayons un ministère de la Justice, un ministère des Chemins de fer et autres institutions coûteuses.

M. EMMERSON: L'honorable député veut dire "peu coûteuses."

M. MACLEAN : C'est peut-être l'avis du ministre, mais ce n'est pas celui des contribuables. Cette loi a trait à la commission des chemins de fer et je me bornerai à en citer des extraits, pris ci et là :

La commission est par la présente autorisée à faire observer et devra fare observer les dispositions de cette loi;. . .

Trouve-t-on quelque chose de semblable dans la loi canadienne ? Non.

. . . et les frais et les dépenses occasionnés par l'application de ladite loi seront payés sur les crédits affectés aux dépenses des Etats-Unis.

Ici, le trésor public est-il mis à contribution, comme aux Etats-Unis pour assurer l'application de la loi des chemins de fer et la protection des citoyens ? Je n'ai pas pu le constater encore. Voici maintenant un autre article. J'aimerais à voir l'honorable ministre de la Justice à son siège, mais il est toujours absent, lorsqu'il s'agit de discuter ces importantes questions. J'espère que l'honorable premier ministre lui fera part de mes remarques.

M. EMMERSON : Vous êtes trop souvent absent pour vous rendre compte de son assiduité.

M. MACLEAN : Je suis toujours ici quand il s'agit de discuter les questions qui m'intéressent.

M. EMMERSON : Vous êtes ici le lundi et le mercredi.

M. MACLEAN : Mon honorable ami peut-il nous dire où il s'est tenu depuis l'ouverture du Parlement ? Je suis prêt à dire à la Chambre où j'étais et à quoi j'étais occupé. Peut-il en faire autant ?

M. EMMERSON : Avec plaisir.

M. MACLEAN : Très bien ; nous en conférerons après dîner.

Le procureur général des Etats-Unis a le pouvoir et le devoir, s'il a des raisons valables de soupçonner que ces personnes, sociétés ou compagnies ont sciemment reçu ou accepté d'une compagnie de transport une somme d'argent ou une autre considération appréciable, à titre de remise ou de compensation, comme susdit, d'intenter devant un tribunal de juridiction compétente des poursuites civiles pour le recouvrement de ladite somme ou desdites sommes confisquées comme susdit.

Le procureur général des Etats-Unis et tous les substituts sous ses ordres ont instruction de faire exécuter la loi et de faire servir les deniers publics à la protection du peuple contre les compagnies de chemins de fer. J'expliquerai dans un instant ce que cette loi a fait pour le public, mais, auparavant, je citerai un ou deux autres articles :

Il sera du devoir des différents procureurs de district des Etats-Unis, chaque fois que le procureur général des Etats-Unis en décidera, soit de sa propre initiative ou sur la demande de la commission du trafic entre Etats, d'intenter et de continuer ces poursuites, et les poursuites mentionnées par le présent acte n'empêcheront pas les poursuites en recouvrement de dommages-intérêts, par les parties lésées, ou toute autre poursuite prescrite par ledit acte sanctionné le 4 février.

Tous les substituts du procureur général sont tenus d'intenter des poursuites. Quelle admirable disposition pour assurer l'application de la loi ! Aux Etats-Unis on ne se contente pas de voter une loi ; on en assure aussi l'exécution. C'est là le caractéristique de cette loi des Etats-Unis qui rend de si précieux services à la population de ce pays.

Le congrès américain eut aussi à s'occuper des lignes télégraphiques. J'ai traité cette question l'autre jour et j'ai expliqué pourquoi ces compagnies devraient être mises sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer deux ou trois articles de cette loi :

Quand une compagnie de télégraphe qui se sera prévalue des dispositions du chapitre 65 des statuts revisés étendra sa ligne jusqu'à une station ou à un bureau télégraphique appartenant à aucune des compagnies de télégraphe ou de chemins de fer mentionnées dans le premier article du présent acte, la dite compagnie de télégraphe prolongeant ainsi la ligne pour la relier à celle du chemin de fer ou de la compagnie de télégraphe jusqu'à laquelle elle est prolongée, à l'endroit où les lignes se rejoindront. . .

Voilà comment on procède à l'égard des compagnie de télégraphe aux Etats-Unis.

. . . Pour la prompte et facile transmission des messages entre lesdites compagnies, les compagnies de chemins de fer et de télégraphe mentionnées dans le premier article du présent acte devront exploiter leurs lignes télégraques respectives de manière à donner des facilités égales à toutes sans détriment ni faveur à aucune compagnie ou société quelconque et devront recevoir, livrer et expédier les messages des lignes reliées aux mêmes conditions, en accordant les mêmes facilités et le même traitement à toutes et chacune des lignes reliées et cet échange se fera à des prix justes et équitables.

Au Canada, on permet au Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien, qui possèdent des lignes télégraphiques, de refuser tout raccordement avec la ligne télégraphique du chemin de fer du gouvernement d'Ontario,

à North-Bay, ce qui nécessite l'envoi du message d'un bureau à un autre, où il est répété, sur le paiement d'un double honoraire, au grand inconvénient des intérêts de Cobalt. Si les compagnies dechemins de fer osaient faire cela aux Etats-Unis elles seraient traduites devant les tribunaux par les substituts du procureur général et elles seraient promptement punies. Voici encore un autre article de la loi des chemins de fer des Etats-Unis, pour bien faire voir que la loi canadienne ne contient aucune de ces formules impératives :

Il sera ci-après du devoir du procureur général des Etats-Unis de prendre les moyens nécessaires pour prévenir toute infraction illégale des droits des Etats-Unis confirmés par le présent acte et par tous les actes du congrès relatifs à toutes lesdites lignes de télégraphes et de chemins de fer et de faire constater légalement et décider définitivement, etc.

Ordre est donné au procureur général des Etats-Unis de faire observer la loi, dans l'intérêt public. C'est son devoir de le faire et il a toutes les ressources du pays à sa disposition pour y arriver.

Il sera du devoir de la commission du trafic entre Etats d'informer le procureur général de tous les cas de semblables négligences ou refus et ce dernier sera tenu de prendre immédiatement les moyens légaux nécessaires pour faire prononcer les déchéances ci-dessus indiquées.

Ce sont là quelques-uns des articles de la loi sur le trafic interfédéral des Etats-Unis. Cette loi diffère de la nôtre en ce qu'elle impose à la commission l'obligation de faire respecter ses dispositions. Le procureur général et tous ses substituts, dans tout le pays, ont aussi l'obligation de faire respecter cette loi et toutes les ressources de l'Etat sont mises à leur disposition, à cette fin.

Il y a un autre point très instructif que je tiens à signaler à l'honorable premier ministre et à tous ceux qui sont chargés d'administrer les lois de ce pays. Le procureur général dont les attributions sont ainsi définies dans la loi des Etats-Unis, est M. Elihu Root. Ces jours derniers, à l'occasion des élections de l'Etat de New-York, il a prononcé un discours à Albany. Il a eu l'obligeance de m'adresser une copie de ce discours, et avec la permission de la Chambre, j'en citerai quelques extraits. M. Root est probablement le plus éminent avocat de droit international des Etats-Unis ; ses connaissances légales sont très étendues et on me dit qu'avec sa profession il peut se faire un revenu de 100,000 à 400,000 dollars par an, bien qu'il ait accepté un portefeuille dans le cabinet, avec des appointements de $10,000 par année. Voici ce qu'il dit :

Il s'opère une grande réforme aux Etats-Unis, un grand soulèvement de l'opinion publique contre les compagnies. Ce mouvement de réforme se poursuit avec intelligence et

efficacement et il a déjà fait de grands progrès. Les lois sont modifiées de manière à répondre aux besoins nouveaux; les lois sont appliquées avec vigueur et succès. Le représentant le plus en vue et le plus autorisé de ce grand et utile travail, dans cet Etat, est M. Charles E. Hughes; ce représentant le plus en vue et le plus autorisé de ce même grand et utile travail, dans le gouvernement fédéral, est Théodore Roosevelt, président des Etats-Unis. Permettez-moi d'énumérer quelques-uns des abus engendrés par les grandes compagnies; non pas tous, mais les principaux.

Parmi ces abus qu'énumère M. Root, je ne citerai que ceux qui se rattachent à la question en délibération devant la Chambre:

Plusieurs compagnies de chemins de fer ont abusé de leur pouvoir arbitraire de fixer leurs tarifs en les disposant de telle manière que sans accorder de réductions elles ont favorisé les grands expéditeurs dans certaines localités et se sont montrées inexorables envers les petits expéditeurs d'autres localités.

Par ces moyens injustes, les compagnies riches et puissantes n'ont jamais cessé de pousser les faibles au pied du mur, de leur ravir leur trafic pour accroître leurs propres richesses.

J'aimerais que le procureur général du Canada fût présent ; je serais bien aise qu'il entendît la lecture des paroles suivantes de l'attorney général des Etats-Unis:

Non contents du développement naturel des affaires, les gérants de plusieurs grandes compagnies ont porté leur capital à un chiffre excédant de beaucoup la mise de fonds ou la valeur des biens servant à l'exploitation. Une partie des actions ainsi majorées ont été vendues à des spéculateurs sans expérience, tandis que les gérants eux-mêmes, grâce à des procédés divers, ont réussi à en acheter de grandes quantités à vil prix. L'obligation où l'on se trouve de payer l'intérêt des capitaux majorés dans de telles proportions est cause que les tarifs de transport ne peuvent pas être abaissés de façon à n'assurer qu'un légitime revenu.

C'est contre ces procédés iniques que le président s'est élevé avec toute la conviction et toute l'énergie dont il est capable· ce n'est pas la richesse qu'il a dénoncée et qu'il dénonce encore, mais la richesse mal acquise; ce ne sont pas les compagnies, mais les abus de pouvoir dont elles se rendent coupables; il ne s'attaque pas aux hommes entreprenants dont le succès couronne les efforts, mais aux procédés injustes et frauduleux que la rapacité de l'égoïsme a fait imaginer.

Et celles-ci :

Pour assurer l'établissement de ce légitime contrôle dont nos lois reconnaissent la nécessité depuis un temps immémorial, le gouvernement des Etats-Unis a assumé la tâche à laquelle les divers états ont failli: il fait son devoir et entend le faire jusqu'à la fin sans toutefois excéder la limite des pouvoirs que lui confère la constitution.

M. R. L. BORDEN : Depuis quand M. Root est-il attorney général des Etats-Unis? Il me semble qu'il en est secrétaire d'Etat.

M. W. F. MACLEAN : Il est secrétaire d'Etat, en effet. Je crois qu'il fut procureur général pendant un certain temps.

M. EMMERSON : Jamais.

M. MACLEAN : Peu importe ; c'est un des plus habiles avocats des Etats-Unis.

M. R. L. BORDEN : C'est certain.

M. W. F. MACLEAN : A lui revient le mérite d'avoir amené l'attorney général des Etats-Unis à mettre cette loi en vigueur avec l'appui du président. Voyez ce que fait l'attorney général :

Après que le congrès eut, en 1903, voté la loi Elkins contre les remises, on pensa, et l'Interstate Commerce Commission fut de cet avis, que les chemins de fer avaient virtuellement cessé de faire des remises. Toutefois, ils ne persévérèrent pas longtemps dans leurs bonnes résolutions. La concurrence ne tarda pas à fournir aux expéditeurs l'occasion d'obtenir de nouvelles remises, ou, grâce à d'ingénieux artifices, des avantages équivalant à des remises.

Voyant cela, le département de la Justice résolut de faire respecter la loi; les poursuites qu'il intenta se rapportaient à plusieurs centaines de transactions. Cinquante-trois personnes furent mises en accusation et quatorze trouvées coupables d'infraction à la loi criminelle. Quatorze particuliers ont été condamnés à des amendes dont le chiffre atteint $66,125; d'autre part, neuf compagnies ont, à elles seules, payé $253,000 d'amende. Il y a encore trente-cinq accusations; chaque cause sera entendue par le tribunal dans l'ordre où elle figure sur la liste.

Voilà ce que fait le procureur général des Etats-Unis pour faire respecter la loi américaine sur les chemins de fer ; et dans l'accomplissement de ce devoir, il a l'appui énergique du président de la république. En d'autres termes, quand le congrès édicte une loi, ceux qui ont mission d'administrer la justice estiment que le devoir leur incombe de faire respecter les dispositions de cette loi à l'égard des chemins de fer.

Je poursuis ma citation :

La loi sur les tarifs de chemins de fer, qui provoqua un débat si animé au cours de la dernière session du congrès, a déjà démontré son utilité. Bien qu'elle ne soit établie que depuis moins de cinq mois, nos chemins de fer ont opéré un plus grand nombre de réductions de leurs tarifs qu'il n'avaient fait au cours des dix-neuf années précédentes de l'existence de la commission du commerce interfédéral.

L'application de la loi est seule susceptible de donner des réformes. La simple adoption d'une loi est bonne tout au plus à couvrir les abus qui se commettent au détriment du pubilc. L'attorney général continue :

En la seule journée du 29 août 1906, c'est-à-dire deux jours avant la mise en vigueur de la loi, l'Interstate Commerce Commission fut saisie de plus de cinq mille avis par lesquels les chemins de fer des Etats-Unis annonçaient leur intention de réduire volontairement leurs prix.

La tâche ne fut pas facile; il n'a pas suffi. pour contrebalancer la puissance des influences mises en jeu auprès du congrès, des avocats et des tribunaux, que l'on déployât du tact, de l'habileté et une inlassable persévérance, et que le président mît au service de la cause tout le prestige de sa personne; il a fallu. il faut encore lutter sans relâche, et s'en tenir à une politique ferme, déterminée et invariable.

Cette politique, le peuple américain est aujourd'hui à même de l'approuver ou de la rejeter; elle fait face à deux dangers.

Aux Etats-Unis, la loi ne protège pas seulement le peuple, elle oblige aussi l'attorney général et tous les substituts représentant les Etats-Unis d'en appliquer les dispositions ; il s'ensuit que les chemins de fer se soumettent les uns après les autres à la loi. La réduction de milliers de tarifs de chemins de fer n'est pas tant due à l'établissement d'une loi spéciale qu'à la mise en vigueur de cette loi par ceux qui ont mission de veiller à l'administration de la justice. Nous ne voyons rien de tel en notre pays.

Je n'ai jamais entendu dire que le procureur général du Canada ait intenté des poursuites à une seule compagnie de chemin de fer pour la contraindre à obéir à la loi Nous n'avons pas de loi qui l'oblige à agir de la sorte. Nous ferions œuvre utile à l'égard du peuple si, au lieu d'édicter des lois favorables aux chemins de fer, comme nous avons fait il y a quelques années, nous nous appliquions à en établir une dans ce sens-là.

Les bons effets de la mise en vigueur de la loi aux Etats-Unis n'ont pas fini de se faire sentir ; tous les journaux américains nous tiennent au courant des condamnations prononcées contre les chemins de fer grâce à l'intervention du procureur général. Que l'on me permette de citer une couple de phrases qui nous apprennent ce qui s'est passé à New-York mardi dernier :

Le juge Holt, de la cour de circuit des Etats-Unis, a condamné hier à $150,000 d'amende l'American Sugar Refining Company et la Brooklyn Cooperage Company qui se sont avouées coupables d'avoir accepté certaines remises sur le coût du transport du sucre, contrairement aux dispositions de la loi Elkins. Les mêmes défendeurs ayant été condamnés à $18,000 d'amende, ces jours derniers, les " remises " les feront donc débourser ce matin le joli denier de $168,000.

Le New-York-Central a déjà été condamné à deux reprises pour avoir accordé ces remises: une fois à $108,000 d'amende et une autre à $18,000. L'ancien gérant de ce chemin de fer, M. Frederick L. Pomeroy, avait été aussi condamné à $6,000 d'amende.

M. EMMERSON : Cela n'a aucun rapport avec l'Interstate Commerce Act.

M. MACLEAN : Mais cela concerne les fonctionnaires qui, agissant dans l'intérêt public, font respecter les dispositions de la loi américaine.

M. EMMERSON : Il s'agit là des attorneys de district ?

M. MACLEAN : Voici la question : comme les Américains, nous avons des lois décrétant que le peuple doit être traité avec justice ; aux Etats-Unis, c'est le ministère public qui est chargé de faire respecter la loi, tandis qu'au Canada il faut s'adresser à la cour de police de Toronto. Le ministre des Chemins de fer se propose-t-il, suivant en cela l'exemple du procureur général des Etats-Unis, d'appliquer au Grand-Tronc les dispositioins de la loi qui fixe à 2 cents le mille le tarif des voyageurs? Lorsqu'il traitera cette question, je me plais à espérer qu'il nous fera part de ses intentions ; s'il n'est pas en mesure de le faire, j'espère que le premier ministre saura nous dire si le Gouvernement entend, oui ou non, obliger le Grand-Tronc à donner au public le service auquel celui-ci a droit, non seulement entre Montréal et Toronto, mais sur toute l'étendue du réseau de cette compagnie.

La " Gazette ", de Montréal, journal qui défend avec franchise et honnêteté les intérêts de nos chemins de fer au lieu de les combattre sous prétexte de prendre parti pour les cultivateurs, dit ce matin que le Grand-Tronc demande l'abrogation de cette loi, afin de se trouver sur le même pied que les autres chemins de fer du Canada. Voilà le motif que l'on invoquera. Le moyen de mettre le Grand-Tronc sur le même pied que les autres chemins de fer du pays, c'est de mettre cette loi-là en vigueur : le Pacifique-Canadien abaissera immédiatement son tarif à 2 cents, et les autres chemins de fer du pays suivront son exemple. Pour effectuer un changement radical en matière de transport des voyageurs, il suffira que l'honorable ministre, que le Gouvernement prévienne la compagnie du Grand-Tronc, comme fit aux Etats-Unis l'attorney général Moody, d'avoir à se conformer aux dispositions de la loi. Aux termes de sa charte primitive, le Grand-Tronc est tenu, dans l'intérêt du pays en général, de transporter les voyageurs, entre Québec et la rivière Détroit, au taux de deux sous par mille de chemin, et cela à titre de compensation partielle des fortes subventions en argent qui lui furent accordées et dont la population dut payer l'intérêt, bien que la compagnie se fût engagée à le payer elle-même.

Voilà quelle est la situation ; et puisqu'il se fait un tel mouvement dans le pays—j'ai par devers mois des lettres où des personnes appartenant à toutes les classes de la société réclament l'abaissement des tarifs de transport des voyageurs et l'abrogation de l'odieuse loi qui leur fait un crime de disposer des billets de chemins de fer comme on dispose de tout autre bien—je dis, puisque tel est le désir du peuple, le procureur général, le ministre des Chemins de fer et le premier ministre lui-même devraient, eu égard à la violation de la loi, aux faits dévoilés devant le tribunal de police à Toronto et à ceux qui sont actuellement mis au jour devant le juge en chef Meredith, et étant donné que la " Gazette du Canada " annonçait l'autre jour que l'on projetait d'abroger la loi fixant à 2 cents par mille le coût du transport des voyageurs en chemin de fer ; le Gouvernement, dis-je, devrait déclarer aujourd'hui même qu'au lieu de révoquer cette loi, il entend mettre toute son énergie, faire servir les deniers publics à faire respecter cette loi en obligeant la compagnie du Grand-Tronc à abaisser à 2 cents le mille, sur tout son réseau, son tarif des voyageurs. Le Grand-Tronc n'en souffrira pas, mais ce n'est pas là la question.

M. W. F. MACLEAN.

Nous avons une loi en ce pays ; cette loi doit être chose sacrée, et c'est un devoir de la faire observer ; aussi quand un homme jure de servir les intérêts du peuple et devient ministre de la couronne, et surtout ministre de la Justice, le devoir lui incombe d'exiger l'application intégrale de cette loi. Si la loi est mauvaise, qu'il en demande l'abrogation: si elle est bonne, qu'il la fasse respecter dans l'intérêt de la population canadienne, et surtout dans l'intérêt de ceux qui habitent les régions desservies par le Grand-Tronc. Au nom de ceux d'entre nous qui paient aujourd'hui 3 cents ½ par mille sur les chemins de fer, je demande au premier ministre de faire deux choses: abroger cette loi qui fait un crime de vendre un billet de chemin de fer, et employer tous ses efforts à obliger le Grand-Tronc à se conformer à une autre loi déjà ancienne qui garantit aux contribuables de ce pays un tarif de 2 cents par mille sur ce chemin de fer-là.

Cette loi nous reconnaît simplement un privilège dont jouissait déjà la population de l'Angleterre en vertu de sa loi sur les chemins de fer. La même loi confère aux Anglais tous les privilèges dont ils jouissent en matière de chemins de fer. Quels que soient ces privilèges, ils découlent tous de la disposition qui fixe à deux sous par mille le coût du transport des voyageurs sur au moins un convoi par jour, dans les deux directions, sur toute l'étendue des réseaux. Nous n'avons rien de tel au Canada. Comme le dit un de mes correspondants, nous ne sommes plus au temps d'autrefois, la colonie n'est plus à ses débuts, la population est plus dense, et les chemins de fer pourraient abaisser leurs tarifs. Les compagnies n'en feraient que plus d'argent, comme on en a eu la preuve partout où l'expérience a été tentée aux Etats-Unis, et si le premier ministre le veut, l'occasion se présente aujourd'hui de régler définitivement cette question du tarif à deux sous. Il n'a qu'à demander à son collègue de la Justice si telle est actuellement la loi du pays et, dans l'affimative, d'obliger le Grand-Tronc à la respecter. Par ce moyen, nous obtiendrons un tarif à 2 deuts sur tous les réseaux d'un bout à l'autre du pays ; car si on l'impose au Grand-Tronc, soyez certain que sir Thomas Shaughnessy ne sera pas lent à emboîter le pas. Ce tarif serait adopté par toutes les compagnies, puisqu'il s'applique-

rait à tous les raccordements du Grand-Tronc, même s'il fallait en excepter le Grand-Tronc-Pacifique. Sur ce dernier point, je n'ose pas me prononcer. Mais le tarif s'appliquerait assurément à toutes les lignes actuellement exploitées par le Grand-Tronc, et c'est cette réforme que la population attend du Gouvernement.

La révolution qui s'est acomplie aux Etats-Unis et l'application rigoureuse de la loi ne sont que la réaction contre un état de choses devenu intolérable. Le même état de choses existe au Canada, mais nos hommes publics et le sentiment populaire ne sont pas encore mûrs pour une telle réforme. Quand à l'opinion publique, elle est peut-être mûre ; il ne lui manque plus que l'intervention du ministre responsable. C'est au Gouvernement qu'il incombe de faire respecter la loi, et je demande encore une fois au premier ministre, au nom des contribuables, de nous donner cette réforme.

Le premier ministre n'est pas responsable de cette loi-là, il était peut-être membre du Parlement à l'époque où elle fut édictée...

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. MACLEAN. . . son nom ne s'y rattache en aucune façon. Je lui demande de se montrer à la hauteur de la situation et de régler une fois pour toutes ce problème difficile en ordonnant au Grand-Tronc de se conformer à la loi, sinon qu'il l'y obligera.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Monsieur l'Orateur, après avoir écouté les observations très intéressantes, mais étrangères au sujet qui nous occupe, de l'honorable député (M. Maclean), il y aurait peut-être lieu de parler du bill dont il a proposé la 2e lecture. Il n'est pas facile de suivre l'honorable député dans ses observations ; il a très peu parlé de sa proposition de loi, et il est évident qu'il avait autre chose dans l'esprit. Je suis bien sûr qu'il déposera d'autre projets de loi avant longtemps et invitera la Chambre à les délibérer. Il serait peut-être préférable de discuter ces différentes questions au fur et à mesure que la Chambre en sera saisie. Le tarif à deux sous, les attributions du ministre de la Justice, les faits et gestes de l'attorney général des Etats-Unis sont certainement des sujets fort intéressants, mais ils n'ont rien de commun avec l'étude du bill qui nous occupe.

M. MACLEAN : Au contraire !

M. EMMERSON : Le tarif à deux sous et la vente des billets de chemins de fer sont deux questions bien différentes. Je suppose que les législateurs qui nous ont donné la loi contenue au chapitre 110 des statuts revisés avaient d'excellentes raisons pour agir comme ils ont fait. Aux Etats-Unis, il n'y a rien qui ressemble aux billets de retour que nous avons au Canada, et partant les chemins de fer américains n'avaient pas à se protéger contre les abus dont se plaignaient les chemins de fer canadiens. Les chemins de fer du Canada s'engagent à transporter les voyageurs à une certaine distance moyennant un prix déterminé ; ce prix varie selon la distance, il est aussi proportionné à cette distance. Quand les voyageurs ont l'intention de revenir, les compagnies leur disent : Nous vous vendrons des billets d'aller et retour qui vous conduiront à destination et vous permettront de revenir chez vous.

Nous ferons une différence quant au prix si vous vous engagez à revenir par la même ligne et de la même manière. La compagnie dit au voyageur : Nous vous transporterons une distance de 200 milles à un certain prix, mais si vous parcourez toute notre ligne, une longueur de 800, 500, 600 ou 700 milles, nous vous ferons un prix proportionné et diminué selon la distance. C'est une affaire de contrat, une affaire de convention, et je pense que l'objet de la loi des anciens jours était destinée à prévenir la fraude et les abus en l'espèce. Or, cela n'a que faire avec la question d'un tarif à deux sous. Si un tarif à deux sous est juste et s'il est mis en vigueur, c'est très bien. Mais si les chemins de fer font un arrangement spécial et disent aux autres parties à ce contrat : Nous ferons telle et telle chose, si vous voulez faire telle et telle autre chose, et si un pareil marché ouvre la porte aux abus de la part de l'une ou l'autre partie, il me semble que l'une et l'autre de ces parties devraient être protégées contre cet abus.

M. SPROULE : Est-ce que l'honorable ministre dit qu'aux Etats-Unis vous ne pouvez acheter un billet de retour sur le chemin de fer comme ici ?

M. EMMERSON : Je dis qu'ils n'ont pas ces billets.

M. SPROULE : Comment, l'expérience réelle prouve le contraire.

M. EMMERSON : J'ai eu l'expérience réelle, et je dis que sur le "Boston and Maine", sur le "Pennsylvania", et sur le "New-York, New-Haven and Hartford"...

M. SPROULE : Je puis dire à l'honorable ministre que j'ai acheté un billet pour l'Ouest par voie de Chicago et sur ce billet était imprimée la permission de revenir par trois lignes à mon choix.

M. EMMERSON : Cela peut être—cela ressemble beaucoup à ces billets d'excursion Cook. Les chemins de fer font entre eux certains arrangements spéciaux en vertu desquels un voyageur peut aller par une ligne et revenir par une ligne détournée. La même chose est permise au Canada. Vous pouvez faire un arrangement vous permettant de voyager par le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer intercolonial, puis prendre le Dominion Atlantic et revenir par voie de Boston.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre fait erreur lorsqu'il dit qu'il n'y a pas de billets de retour aux Etats-Unis. Tous les billets d'excursion sont des billets de retour, et il s'y vend plus de billets d'excursion qu'il ne s'en vend ici. Vous pouvez obtenir toutes sortes de billets de retour aux Etats-Unis. Si nous discutons cette question, discutons-là à la lumière des faits, tels qu'ils sont.

M. R. L. BORDEN : Il se vend certainement des billets de retour aux Etats-Unis, car, il y a six ou sept semaines j'ai acheté un billet de retour de New-York à Lakewood. Il se peut qu'il me fût vendu au prix régulier d'un billet d'aller. Je ne saurais le dire.

M. BRISTOL : Il y a peu de temps j'ai acheté un billet pour l'Arizona et retour. Dans le cas d'un billet de retour transcontinental, les chemins de fer américains exigent que le voyageur se rende au bureau de la compagnie à la fin du voyage d'aller, signe son nom et fasse constater son identité comme étant la personne qui a droit de se servir de la partie du billet de retour.

M. EMMERSON : C'est à peu près ce que j'ai dit. J'ai dit la chose et je suis prêt à l'appuyer par des preuves, à savoir qu'en règle générale sur les réseaux de chemins de fer des Etats-Unis, il ne se vend pas de billets de retour comme nous en avons sur nos réseaux canadiens.

M. W. F. MACLEAN : J'engage la discussion avec l'honorable ministre . . .

M. EMMERSON : Mon honorable ami (M. Maclean) a exposé son opinion. J'ai exprimé la mienne et je peux la prouver. Prenez le Boston and Maine, le New-York, New-Haven and Hartford, le New-York Central et le Pennsylvama, et ce que j'ai dit s'applique à tous ces chemins de fer. Cependant, c'est tout à fait sans importance, la chose n'a été mentionnée qu'incidemment pour démontrer que les difficultés qui existent à cet égard aux Etats-Unis n'étaient pas aussi grandes qu'elles le sont au Canada. C'est une coutume universelle sur tous les chemins de fer du Canada de délivrer des billets de retour, pour lesquels il est exigé un prix spécial en considération de ce que l'acheteur s'engage à revenir par la même route. Ils font cela afin de s'assurer le transport du voyageur pour son retour, et le chemin de fer lui accorde un prix spécial pour tout le voyage. Or, cela donne lieu à des abus. Supposons que je veuille aller à Toronto demain, mais que je n'aie pas l'intention de revenir. Si j'achète un billet de retour et ne m'en sers que dans un sens, et que je vende ensuite l'autre moitié à un ami qui désire venir à Ottawa, j'épargne de l'argent. Mais je le fais en fraudant la compagnie du chemin de fer, et en contravention de l'engagement que j'ai pris avec elle.

Il me semble que la compagnie du chemin de fer a droit à une certaine protection à cet égard, et qu'on ne devrait pas permettre ce brocantage de billets. Mais, à tout événement, je n'ai mentionné l'affaire que pour montrer ce qu'avait dû être l'intention des législateurs qui ont décrété cette clause particulière que mon honorable ami (M. W. F. Maclean) cherche à faire abroger. Mais le bill en contient assez—bien que l'honorable député semble n'avoir accordé aucune attention à l'affaire, car il n'a pas discuté le bill—pour mériter d'être étudié par la Chambre. Il me semble que ce bil devrait recevoir sa 2e lecture et être renvoyé à un comité pour l'étudier—le comité des chemins de fer serait probablement le meilleur. En conséquence, tout en appuyant la motion de la 2e lecture, je proposerai, si l'auteur du projet ne le fait pas lui-même le renvoi du bill au comité permanent de surveillance des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

M. W. F. MACLEAN : J'en passerai par votre désir.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je désire dire quelques mots à propos de ce bill, qui a déjà occupé une fois l'attention de la Chambre.

Je n'ai jamais pu voir en quoi la loi actuelle pouvait être juste. Si un individu achète un billet de chemin de fer pour un voyage de 100 milles et que, pour une raison ou pour une autre, il ne fasse que 50 milles, pour quoi ne lui serait-il pas permis. . . .

M. EMMERSON : J'ai oublié de dire que, d'après la loi du Canada, toute portion de billet non utilisée est rachetable à un taux proportionné au prix qu'il a coûté. On me dit que pareille loi n'existe nulle part aux Etats-Unis.

M. SPROULE : Peut-être ; mais l'acheteur du billet ne tire, en pratique, aucun profit de cette loi.

Voici un exemple qui va vous faire voir comment les compagnies de chemins de fer ont été elles-mêmes les auteurs de tout le mal. Il se vendait anciennement, pour $13, des billets pour un voyage de Boston à Chicago. Autrement dit, pour $13 on achetait le droit de faire le voyage complet de Boston à Chicago. De Boston à Toronto, le prix était de $13, et, de Toronto à Chicago, de $11. Si, au lieu d'aller à Chicago, le voyageur s'arrêtait à Toronto, il ne lui était pas permis de passer à un autre le droit qu'il avait d'être transporté jusqu'à Chicago. Si la compagnie apprenait qu'il avait son billet, elle refusait de reconnaître au nouvel acheteur le droit d'utiliser ce billet. Le ministre nous dit que, d'après la loi, l'acheteur d'un billet a droit, proportionnellement, à une remise du prix de son billet. Mais cette proportion qui est accordée à l'acheteur a pour base le prix d'un billet de première classe. Notre voyageur a payé $13 un billet qui devait le me-

ner de Boston à Chicago ; il a fait un peu plus de la moitié de la distance et on est prêt à lui rendre tout ce qu'il a payé de plus que le prix du billet de première classe qui l'aurait amené à Toronto ; or un billet de première classe de Boston à Toronto est justement de $13. Treize ôté de treize, reste rien ; et voilà comment notre voyageur n'a rien pour la partie non employée de son billet. Voilà où se trouve l'injustice.

M. EMMERSON : Vous oubliez que, sans cette convention particulière, le prix du voyage eût dépassé de beaucoup la somme de $13. S'il n'y avait pas eu le retour..

M. SPROULE : Il n'est pas question d'un billet aller et retour. Je parle d'un voyage dans une seule direction. Cela s'est pratiqué de temps en temps.

M. EMMERSON : C'est surtout à raison de la distance.

Sir WILFRID LURIER : N'était-ce pas un voyage d'excursion ?

M. SPROULE : Non ; ces billets se vendaient par milliers, et tout individu qui en avait un avait le droit de faire le voyage sur la ligne. C'est à cet individu que la présente loi fait un crime de vendre ce même billet à quelque autre, qui s'en servirait.

Je veux rappeler ici quelques-uns des arguments que l'on a tenté de faire valoir quand cette question s'est discutée la première fois devant la Chambre. Pour moi, je me suis opposé à une loi qui enlevait au public le droit qui, à mon avis, devrait lui appartenir.

On nous a dit qu'un billet est une convention entre la compagnie de chemin de fer et la personne qui l'achète. Nous, qui combattions cette loi, nous disions qu'il n'y avait là aucun marché. Je me présente à un guichet de chemin de fer, et, au lieu de n'acheter qu'un billet, j'en prends une demi-douzaine et je les distribue aux membres de ma famille, pour qu'ils s'en servent. Ce n'est pas eux qui ont acheté le billet : c'est moi qui viens de le leur passer. Pourquoi ne pas appliquer dans le cas où vous achetez un billet pour vous-même le principe que vous appliquez dans le cas où vous vous êtes fait l'agent d'un autre. N'y aurait-il pas même justice et même équité dans un cas comme dans l'autre si, dans l'un et l'autre cas, une portion du billet n'a pas pu être employée. Je dis qu'en achetant un billet, vous avez acheté le droit de faire passer une personne sur le réseau de la compagnie venderesse ; et si, pour une raison ou pour une autre, vous êtes dans l'impossibilité d'employer la totalité du billet, vous devriez avoir le droit d'en passer le reste à quelque autre de qui vous recevrez ainsi la valeur de la portion non employée de ce billet. Je n'ai jamais pu m'expliquer comment il peut être juste et raisonnable de priver un voyageur de ce droit.

On nous a répondu que la revente de ce billet constituait une injustice grave. On nous a dit : Voici une quantité de billets, vendus à bas prix. Mais qui les a vendus? Ce sont les compagnies de chemins de fer elles-mêmes. Beaucoup de compagnies de chemins de fer avaient recours à ce moyen quand elles étaient gênées dans leurs affaires et qu'elles voulaient recueillir rapidement des fonds : elles vendaient alors de ces billets par milliers. En les vendant, on comptait que chacun des porteurs de ces billets pourrait un jour ou l'autre faire le voyage ; mais si le voyageur prenait pied sur une voie ferrée canadienne, formant corps avec la ligne—celle du Grand-Tronc, par exemple—il perdait partie de son billet. Le voyageur qui voulait mettre ce billet à profit en le cédant à un autre se rendait coupable d'un délit, et, pour avoir tenté de rentrer dans une partie de son argent, il devenait passible d'une pénalité. Est-ce juste, cela? Est-ce là de la justice? Je dis que la loi est dure aux pauvres gens, plus dure qu'aux riches : les riches, en effet, peuvent bien, sans s'incommoder, perdre quelques dollars ; les pauvres ne le peuvent pas.

On dit encore que le billet même avertit l'acheteur qu'il n'est pas négociable. Mais cette partie du billet où il est dit qu'il n'est pas négociable a été reconnue comme ne liant pas l'acheteur, et je puis le passer à un autre, qui aura le droit de s'en servir.

Si je le donne pour rien, il n'y a pas de mal ; mais je l'échange contre valeur, je commets un délit. Si je me sers de ce billet pour une certaine distance et que, par accident, je tombe malade et sois transporté dans un hôpital, faut-il que je perde ce qui me reste de ce billet, quand je l'ai payé en entier. J'achète un billet de première pour tant de milles de parcours, disons cent milles, et je deviens incapable de faire plus de la moitié du chemin, dois-je, en ce cas, perdre la valeur restante de mon billet ? Je dis que ce n'est pas juste. La règle qui existe aux Etats devrait pareillement exister au Canada. Quand vous achetez le droit de faire un voyage d'une certaine distance, vous ou quelque autre devriez pouvoir utiliser ce droit. Comme on l'a fort bien dit, il n'en coûte rien de plus à la compagnie de permettre qu'un autre utilise ce qui reste de ce billet ; cet autre peut être juste du même poids que l'acheteur, ne pas tenir plus de place que ce dernier, et, par conséquent, la compagnie ne souffre aucun tort.

Je ne parle pas des billets d'excursion, qui doivent s'employer dans la journée : je ne demanderais pas d'y appliquer cette loi. Mais quand vous achetez un billet et que vous ne pouvez pas faire tout le voyage, il ne devrait pas y avoir de loi qui vous punisse parce que vous auriez vendu ce qui en reste.

On objecte que le billet lui-même vous avertit qu'il n'est pas négociable. Aux yeux de la loi, cela est sans valeur. D'éminents avocats nous ont déjà dit dans cette Chambre qu'une pareille clause ne liait pas l'acheteur, parce que celui-ci, bien que par-

tie au contrat, n'a pas pour le moment, de choix à faire. Je me présente au guichet, et je demande un billet pour Toronto ; on m'en indique le prix, que je dépose sur le comptoir. L'agent me remet alors un billet, sur lequel je lis cette condition. Je dis à l'agent que je ne veux pas d'un billet qui comporte pareille restriction. Il me répond qu'il n'en a pas d'autres à vendre, et je me vois forcé de prendre le billet.

Quand un individu achète un billet bon pour aller de Montréal à Toronto, lui ou quelque autre a le droit au transport sur cette ligne. S'il est impossible à l'acheteur de faire toute la route, il doit avoir le droit de vendre à quelque autre la partie non employée de son billet.

Il n'en est pas de même du wagon-lit. Si j'ai dans ma poche un billet de wagon-lit, ce billet porte le numéro du wagon et le numéro du lit. J'ai, par exemple, acheté le droit d'occuper pendant un voyage continu, le lit n° 4 dans le wagon n° 5, le billet ne vaut que pour ce wagon et pour ce lit. Cependant, je puis vendre ce billet à n'importe qui, et ce dernier pourra s'en servir : il n'y a pas de loi contre cela. C'est ce que font souvent des membres du Parlement, qui cèdent à d'autres leurs billets de wagon-lit ; et ne serait-il pas tout aussi raisonnable et tout aussi juste de laisser le même droit à celui qui achète un billet de wagon ordinaire. Si quelqu'un cède son billet de wagon-lit, la compagnie ne s'en plaint pas. On dira assez naturellement qu'elle ne le sait pas. C'est vrai ; mais, supposons qu'elle le sache, oserait-elle empêcher un député d'occuper ce lit ? Je ne le crois pas. Je dis donc que celui-là qui achète un billet ordinaire dont il ne peut se servir, soit en entier soit en partie, doit avoir le même droit de le passer à un autre.

L'honorable M. DAVID TISDALE (Norfolk) : De peur qu'il existe quelque méprise dans l'esprit des députés qui ne font pas partie du comité des chemins de fer, je tiens à dire ici quelques mots.

Les seuls billets, tant aux Etats-Unis qu'au Canada, qui ne comportent nulle restriction sont ceux que l'on appelle billets de 1re classe, dont on a payé le plein prix. Il n'y a pas de doute qu'un tel billet ne soit bon en toute circonstance et en tout temps. Il serait, je crois, encore bon dix ans après. Il pourrait bien être soumis à des règles raisonnables quant à son emploi ; mais on me dit qu'il n'y en a pas. L'acheteur a droit à une diminution proportionnée à la partie de ce billet non employée. C'est une question difficile que de savoir comment réglementer le paiement de cette diminution, et les chemins de fer pourraient, je crois, faire mieux qu'ils ne font ; mais je crains bien qu'il ne soit malaisé de régler la chose par une loi.

Tous billets autres que ceux dont je viens de mentionner présentent un aspect différent. Dépendant d'un marché fait entre les parties, ils sont conditionnels. Il est tout juste qu'on y inscrive qu'ils ne sont pas négociables. Toute condition inscrite sur un billet de première est sans valeur, puisque ainsi l'a voulu la loi. Quant aux autres billets, chacun a ses conditions, lesquelles conditions sont parfois fort compliquées.

M. SPROULE : Parlons de celui qui achète un billet ordinaire de 1re classe : s'il ne peut pas s'en servir et qu'il le vende à un autre, qu'arrivera-t-il ?

M. TISDALE : Je ne parle pas de la vente de ces billets. Il serait regrettable que des membres de cette Chambre se méprissent sur ce que la loi prononce à cet égard. La loi est la même pour tous les billets, et j'ai quelque expérience de la chose, m'étant trouvé mêlé à des procès où cette question était en jeu. Dans toutes ces catégories de billets conditionnels, on retrouve à peu près pareille clause. Les compagnies ont différentes catégories de billets de parcours " mileage tickets ". Il existe des conventions entre les chemins de fer. Il y a des cas où six ou sept compagnies délivrent de ces billets, valables pour l'une quelconque des lignes qu'elles exploitent. Elles posent leurs conditions. Telle compagnie ne permettra à nul autre qu'à l'acheteur d'utiliser sa carte d'abonnement. Avec beaucoup de sagesse, telle autre compagnie se contentera de voir qu'on se sert de ses billets. Certaines compagnies limitent la vente des billets à leur propre réseau.

Cela soulève des questions de droit très compliquées. Quant à moi, je serais bien aise d'entendre discuter le principe du présent bill au comité des chemins de fer. Cette loi a été adoptée sous le régime conservateur et votée à l'unanimité des voix.

M. SPROULE : Non.

M. TISDALE : Après qu'on l'eut discutée ; je le crois sans pouvoir l'affirmer.

M. EMMERSON : La Chambre i'a pas voté sur la question. La loi a été adoptée en 1882.

M. TISDALE : C'est ce que je comprends, mais je mets de côté cet argument. Que la question ait été mise aux voix ou non, ce n'est pas une raison pour refuser de nous en occuper.

M. SPROULE : Plusieurs députés se prononcèrent énergiquement contre la loi.

M. TISDALE : C'est possible. Cela m'est déjà arrivé, mais je puis changer d'opinion sur de pareils sujets, lorsqu'on me donne de bonnes raisons. Je comprends que les législateurs avaient alors d'excellentes raisons de décréter cette loi. Je porte un vif intérêt à cette question et je suis bien aise que l'honorable ministre ait demandé de soumettre cette proposition au comité des chemons de fer, car je n'ai pas de parti pris.

Il n'y a pas au Canada deux autres compagnies qui aient rendu de plus grands ser-

vices au pays que le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc. Mais, elles pourraient s'engager dans une mauvaise voie, et je suis d'avis de les soumettre à une réglementation légitime. Je n'approuverais pas de mesures déraisonnables. On s'aliène plutôt mes sympathies lorsqu'on prend à partie deux puissantes compagnies qui nous ont rendu tant de services, au lieu de démontrer qu'il serait utile de modifier la loi dans le sens indiqué. Nous leur avons imposé des règlements et je suis encore prêt à le faire, mais je ne le ferai pas sans juste raison. Je repousserais ce projet de loi s'il s'agissait seulement de mettre fin à un état de choses qui profite aux compagnies de chemins de fer.

Je ne motiverai pas mon attitude à présent, car je ne m'occupe que du principe. Allons devant le comité sans parti pris ; écoutons la version de la partie adverse et si elle ne réussit pas à démontrer que ce projet de loi est aussi avantageux pour le public que pour les compagnies de chemins de fer, notre tâche sera facile.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je ne dirai qu'un mot de la question soulevée par l'orateur qui m'a précédé (M. Tisdale), du principe qui est à la base du projet de loi. Celui qui l'a déposé (M. W. F. Maclean) n'a cité qu'un seul cas de mécontentement. C'est une loi qui demande de remédier à ce que l'honorable député appelle un abus des plus criants. Cet abus, dit-il, existe d'une extrémité à l'autre du pays, sur toutes les voies ferrées tant du Pacifique-Canadien que du Grand-Tronc.

J'ai l'honneur de représenter une circonscription électorale que traversent cinq embranchements du Grand-Tronc, et je n'ai jamais reçu ni entendu dire que d'autres eussent reçu une seule lettre mentionnant le grief dont l'honorable député nous parle. Il n'a pas, j'en conviens, appuyé sur ce point.

Je me suis demandé pendant quelque temps si le nouveau règlement concernant les questions soulevées devant la Chambre ne défendait pas de profiter du dépôt d'un bill pour prononcer un discours sur toutes sortes de sujets, sauf ceux auxquels le bill a trait. Certaines questions qu'il a traitées ont éveillé mon attention et il m'a fourni d'utiles renseignements, mais il ne m'a pas éclairé sur ce sujet en particulier.

Si j'ai bien compris le projet de loi, il s'agit de savoir si nous devons permettre aux revendeurs de billets d'exercer leur industrie au Canada. Selon moi, c'est faire une pétition de principe que d'invoquer un cas isolé comme l'a fait le représentant de Grey-est (M. Sproule) lorsqu'il a dit : Si j'achète des billets pour les membres de ma famille ou des amis, je ne suis pas libre de les remettre aux uns ou aux autres et d'en retirer le prix. Personne, il me semble, ne prétendra que c'est enfreindre la loi. C'est peut-être une violation de la lettre de la loi.

M. EMMERSON : C'est le fait d'un mandataire.

M. L. G. McCARTHY : Le ministre des Chemins de fer et des Canaux dit que ce n'est qu'une question de mandat ; cependant, il y a aussi une vente de billets. D'après l'interprétation que je puise dans les "Débats" de 1882, ce n'est pas là ce qu'on a voulu empêcher. Si je tiens ce langage c'est afin d'appeler l'attention sur cette question et de faire bien saisir sur quoi devront porter les délibérations du comité des chemins de fer. Il ne faut pas croire, comme l'honorable député l'a laissé entendre, que la loi actuelle donne lieu à des griefs et à des abus auxquels il faut remédier, ni que le public réclame à grands cris sa modification. Du moins, ni mon courrier ni la lecture des journaux ne m'ont appris que le public s'agitait pour obtenir le redressement du grief que mentionne l'honorable député. J'ai entendu parler de beaucoup d'autres griefs. Je sais qu'on demande le transport à deux sous par mille et qu'on se plaint vivement de l'application de tarifs différents. A cet égard, on prétend avoir des griefs, et il faut les faire disparaître s'ils existent. Mais j'avoue que je n'ai pas entendu dire que cette disposition de la loi constitât un grief ou un abus.

Prenons connaissance de la discussion qui eut lieu dans cette enceinte il y a vingt-quatre ans. Feu sir George Kirkpatrick, l'auteur du projet de loi, a démontré que celui-ci ne profiterait pas uniquement aux compagnies de chemins de fer, mais qu'a cette époque le public, les immigrants, les gens naïfs qui achetaient des billets des revendeurs se faisaient voler. Il prouva que des gens que la loi n'autorisait pas à agir de la sorte leur vendaient des billets et qu'on rapportait plusieurs cas où des personnes avaient été obligées de descendre des trains parce qu'elles n'avaient pas le billet qu'il leur fallait.

M. W. F. MACLEAN : Y avait-il à cette époque des vendeurs de billets reconnus par la loi ?

M. L. G. McCARTHY : Non.

M. W. F. MACLEAN : Un marchand est-il autorisé par la loi ?

M. L. G. McCARTHY : Oui, en tant que son commerce est permis par la loi. Il n'y avait pas d'agents autorisés par la loi qu'on pût distinguer des revendeurs ou marchands de billets. L'honorable député ne semble pas vouloir supprimer les agents autorisés. Tout ce qu'il veut, c'est faire disparaître l'amende, sans supprimer les agents des compagnies de chemins de fer autorisés par la loi à vendre des billets. Or, cette disposition n'empêchera pas les agents de revendre des billets.

Ce que l'honorable député veut obtenir n'intéresse pas les districts ruraux ni la population dont il veut s'attirer les bonnes

grâces en demandant des tarifs moins élevés, attendu qu'on ne voit pas de revendeurs de billets dans les campagnes. Ils se tiennent dans les grandes villes, comme Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver. Si ce projet de loi doit profiter à quelques-uns, ce sera à ce qu'on peut appeler la population flottante des grandes villes qui pourra obtenir dans ces bureaux interlopes des billets à bon marché et priver les chemins de fer de leur bénéfice légitime. Il ne sera d'aucune utilité pour la classe agricole. Si la revente des billets doit produire ce résultat, le Parlement doit-il l'autoriser ?

L'honorable député a lu une lettre qui attribuait à l'honorable M. Edward Blake la paternité de cette loi, mais le représentant de Norfolk (M. Tisdale) a prouvé que c'était une erreur. Le projet de loi fut déposé par l'honorable M. Kirkpatrick (qui devint plus tard sir George Kirkpatrick) et la Chambre l'étudia longuement. A cette époque, le député de Grey-est (M. Sproule) le combattit et un M. Guthrie prit part au débat. Il prononça des paroles qui me paraissent empreintes de beaucoup de bon sens. Voici :

> La Chambre ne devrait pas laisser la question dans l'état où elle se trouve. Nous devons ou adopter un bill comme celui-ci, ou nous devons légaliser le commerce des trafiquants de billets de chemins de fer.

A cette époque, la Chambre sembla unanime à approuver cette proposition de M. Guthrie.

Avant que le comité des chemins de fer commence l'examen du bill en discussion, je demanderai à l'honorable député (M. Maclean) de se servir de ses talents—nous en connaissons l'étendue—pour édifier quelque chose et de ne pas toujours chercher à démolir.

Si nous sommes d'avis d'interdire le trafic des billets de chemins de fer, c'est le revendeur qu'il faudra atteindre. Celui-ci n'exerce pas son industrie dans les campagnes ; on le rencontre toujours dans les carrefours des grandes villes. Ce n'est pas un courtier d'un rang élevé et, si nous voulons mettre fin à l'état de choses actuel, il faut le discipliner. Pour me servir du langage de M. Guthrie :

> Nous devons adopter ce projet de loi ou chercher à légaliser de quelque manière le commerce des trafiquants de billets de chemins de fer.

Je conseille donc à l'honorable député d'employer son ingéniosité à découvrir un moyen de légaliser et de réglementer ce commerce, au lieu d'accomplir son œuvre de destruction.

D'après ce volume des 'Débats", quand cette proposition vint en délibération à la Chambre, celle-ci la discuta à fond et la renvoya à l'examen du comité des chemins de fer. Le comité renvoya le bill devant la Chambre en recommandant de l'inscrire parmi les mesures ministérielles. Sir Charles Tupper, alors ministre des Chemins de fer, reprit le bill au nom du Gouvernement, et le projet fut adopté en 1882. Depuis, la loi n'a jamais été abrogée. A-t-elle causé du tort à quelqu'un? En demande-t-on l'abrogation à grands cris? Je voudrais le savoir avant que le comité délibère le projet de loi. Je n'ai pas entendu de plaintes dans la circonscription que je représente, ni ailleurs.

Je ne suis pas porté à me ranger à l'avis de ceux qui disent que cette disposition de la loi favorise l'intérêt des chemins de fer. D'un autre côté, je ferai observer qu'elle protège les voyageurs, les pauvres immigrants qui viennent aujourd'hui en plus grand nombre qu'à l'époque où cette loi fut adoptée, et qui sont exposés à se faire voler par les revendeurs de billets, comme cela arrive tous les jours aux Etats-Unis.

L'honorable député, qui nous demande d'adopter son projet de loi, devra nous fournir de meilleures preuves des abus et des griefs qui existent, prétend-il, sous la loi actuelle en vigueur depuis vingt-quatre ans. On nous enseigne que la stabilité ou la permanence des lois est à désirer.

M. W. F. MACLEAN : Très bien !

M. L. G. McCARTHY : Je suis bien aise de voir que l'honorable député corrobore mes paroles. Les chemins de fer, dit-il, ne doivent pas jouir de cet avantage. Si je représentais les chemins de fer et si je me servais de l'argument *ad hominem* pour réfuter son discours, son raisonnement ne résisterait pas à l'examen. Selon moi, celui-ci n'est pas fondé. Je ne crois pas que l'honorable député nous ait fourni de preuves irréfutables de l'existence des abus et des griefs qu'il a mentionnés. Il n'a pas prouvé sa thèse au sujet du transport à raison de deux sous par mille, des wagons de tuiles, de briques, d'avoine, des tarifs de faveur, des télégraphes de North-Bay et le reste.

M. W. F. MACLEAN : Le représentant de Grey-est (M. Sproule) a bien exposé ma cause qui est celle de la population canadienne. L'honorable député (M. Leighton McCarthy) est sorti du sujet. Je cherche à obtenir pour la population canadienne des billets de chemins de fer au plus bas prix possible, sans conditions, pour tous les endroits. Je veux qu'au Canada les billets de chemins de fer coûtent le meilleur marché possible et qu'on n'y attache aucune condition, qu'on puisse les négocier comme des billets de banque, qu'ils soient valables pour le transport à 1 mille ou à 10 milles de distance.

M. EMMERSON : Vous êtes libre-échangiste pour les billets de chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : Oui, et cette doctrine triomphera.

M. EMMERSON : Et vous êtes en faveur d'une protection élevée pour tout le reste.

M. W. F. MACLEAN : Non, ce sont les libéraux qui défendent tous ces privilèges réservés à certaines classes. Les libéraux favorisent les restrictions ; ils ne veulent pas la liberté du peuple. Ce projet de loi a pour but de supprimer ces entraves et ces délits et d'obliger les chemins de fer à vendre au plus bas prix des billets auxquels nulle condition n'est attachée. Nous touchons au but, nous l'aurons bientôt atteint. Ainsi que l'a fait observer le député de Grey-est, nous ne pouvons pas obtenir les billets de chemins de fer que nous demandons ; il faut accepter ceux que la compagnie consent à nous donner.

M. EMMERSON : Vous passez par le détroit de Behring pour vous rendre à Terre-Neuve.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu une 2e fois et, sur la proposition de M. Emmerson, il est renvoyé au comité des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.)

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 14 décembre 1906.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

CONGE DE NOEL.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que la Chambre reste ajournée, jeudi soir, le 20 décembre, après la levée de la séance, jusqu'à mardi, le 8 janvier prochain.

M. ALEX. JOHNSON (Cap-Breton): Avant d'adopter cette motion, je recommanderais à M. le premier ministre de fixer la reprise des séances au 9 janvier au lieu du 8 ; ce serait beaucoup plus commode pour les députés des Provinces maritimes, surtout de la Nouvelle-Ecosse ; ils pourraient partir lundi matin, tandis que si la rentrée a lieu le 8, ils devront quitter leur foyer samedi.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement est indifférent à ce sujet ; il s'en rapporte à la Chambre. Si la députation préfère revenir le 9 janvier au lieu du 8, je n'ai pas d'objection à opposer de la part du Gouvernement.

Des VOIX : Adopté.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose l'amendement de ma motion en conséquence.

(La motion telle qu'amendée est adoptée.)

INFORMATIONS AU SUJET DE LIVRES BLEUS.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais savoir si nous aurons cette après-midi partie du rapport de l'auditeur général, comme le ministre des Finances l'a promis ?

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre des Finances me dit que la dernière épreuve du 1er volume a été corrigée ; ce rapport sera délivré pendant les vacances. J'ajouterai que la dernière épreuve des documents relatifs à la conférence internationale demandés par l'honorable député a également été corrigée aujourd'hui. Nous les aurons probablement à la fin de la semaine.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais savoir aussi quel jour nous aurons le livre bleu du ministère de l'Intérieur, de même que le rapport de la commission des assurances, s'il est prêt ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je ne saurais dire au juste, mais le rapport du département de l'Intérieur est entre les mains de l'imprimeur depuis quelque temps et je suis impatient de pouvoir le déposer le plus tôt possible. Dès que je l'aurai, je le déposerai.

Sir WILFRID LAURIER : On me dit que le rapport de la commission des assurances sera déposé après les vacances.

COLLISION SUR LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Monsieur l'Orateur, avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais donner des explications sur un sujet qui a été porté, l'autre jour, à l'attention des membres de la Chambre, au sujet d'un accident sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. L'ORATEUR : L'honorable ministre doit se conformer à la nouvelle règle, la règle n° 27.

LE TARIF ET LE BUDGET.

La Chambre siège en comité des voies et moyens.

Sur le paragraphe " c " de l'article 4 de la 1re résolution :

Le Gouverneur en conseil pourra par décret de l'Exécutif :

e) accorder au besoin, en totalité ou en partie, à raison d'avantages satisfaisants de l'avis du Gouverneur en conseil, les bénéfices du tarif moyen à tout pays britannique ou étranger dont les produits ou objets fabriqués étaient auparavant assujétis aux droits de douane énumérés dans le tarif général et les droits énumérés dans le tarif moyen, en tant qu'ils sont mentionnés dans le décret, s'appliqueront, à compter de la publication de ce décret dans la

"Gazette du Canada," aux articles produits ou fabriqués dans ce pays britannique ou étranger, lorsque l'importation s'en fera directement de ce pays étranger ou d'un pays britannique, sauf les dispositions des présentes résolutions.

M. CROCKET : Monsieur le président, ni le comité ni la Chambre ne devraient, à mon sens, approuver cette résolution, qui, d'après moi, empiète par trop sur une prérogative du Parlement que j'ai été habitué à considérer comme la plus importante, je veux dire le droit de fixer et de déterminer l'impôt. Comme tout le monde le sait, l'impôt est prélevé au Canada principalement par voie de droits de douane. La résolution demande au Parlement de prescrire jusqu'à trois différents tarifs douaniers, à savoir : le tarif de faveur à la Grande-Bretagne, le tarif moyen et le tarif général, variant souvent sur différents articles, comme la Chambre peut s'en convaincre à la lecture des annexes, entre 15 p. 100 dans le premier tarif et 30 p. 100 dans le dernier, et, sur bien d'autres articles, entre 22½ p. 100 et 35 p. 100. De plus, il y a une surtaxe applicable aux nations étrangères, et en vertu de laquelle les droits de douane peuvent être augmentés d'un tiers ou de 33⅓ p. 100, en sus du tarif général. Il est loisible au Gouverneur général en conseil d'accorder ces différents tarifs à volonté, en conférence secrète, à l'insu des représentants du peuple. Il devrait répugner au Parlement de se laisser dépouiller de cette prérogative. Si les honorables députés veulent se donner la peine de relire la résolution, ils verront que c'est l'effet certain et immédiat de son adoption. En premier lieu, la résolution donne au Gouverneur général en conseil plein et entier pouvoir d'accorder sans réserve et sans condition les avantages du tarif de faveur à un pays britannique quelconque autre que ceux qui sont énumérés dans le paragraphe 1 ; de plus, elle lui donne le pouvoir plein et entier de retirer sans réserve, excepté le Royaume-Uni, les avantages du tarif de faveur pour la Grande-Bretagne à tout pays britannique auquel le Parlement les a explicitement accordés ; elle lui donne encore le même pouvoir arbitraire d'accorder de temps à autre, intégralement ou en partie, le tarif moyen à un pays britannique ou pays étranger, à tout pays quelconque ; en quatrième lieu elle lui confère la même autorité absolue de retirer les avantages de ce tarif à tout pays auquel nous les aurons auparavant accordés. Il semble que nous donnons là un pouvoir trop étendu au Gouverneur général en conseil. Une autre résolution nous demande d'accorder à l'exécutif le pouvoir d'imposer à tout pays étranger la surtaxe, en vertu de laquelle, je le répète, les droits de douane peuvent être augmentés d'un tiers, soit 33⅓ p. 100 de plus que le tarif général.

L'honorable ministre des Finances oppose à la critique savante de l'honorable chef de l'opposition et de l'habile et éloquent député de Jacques-Cartier (M. Monk) qu'après tout, ces dispositions n'offrent rien de nouveau, qu'en somme, elles n'étaient pas très importantes si ce n'est d'autoriser le Gouverneur général en conseil à réduire le tarif douanier. Je ne sais pas comment l'honorable ministre des Finances peut expliquer une telle déclaration, en présence des résolutions dont l'effet, comme je viens de le faire voir, est de déléguer au Gouverneur général en conseil les vastes pouvoirs que je viens d'énumérer. Ce n'est rien de nouveau, a-t-il répondu, quand je lui ai demandé si nous avions jamais eu auparavant une telle combinaison douanière dans le pays ? Il est vrai que le gouvernement actuel a proposé il y a quelques années le tarif de faveur, mais c'est le Parlement qui a fixé les droits et qui a désigné les pays particuliers qui devaient en recevoir les avantages. Le Gouvernement n'a jamais songé avant aujourd'hui à demander au Parlement de déléguer à l'exécutif le pouvoir de retirer ces avantages aux pays auxquels il les avait spécialement accordés, pouvoir qui lui est incontestablement reconnu en vertu des résolutions.

Le Gouvernement n'était pas autorisé davantage à ajouter au nombre des pays placés sous l'empire du tarif préférentiel, et ces présentes résolutions lui confèrent ce pouvoir. Quant à la prétention du ministre des Finances que cette mesure ne fait qu'autoriser l'Exécutif à réduire les droits, j'ai déjà signalé les paragraphes de la résolution aux termes desquels le Gouverneur en conseil est autorisé, non seulement à placer tout pays qu'il lui plaira sous le régime de ces deux tarifs de faveur, mais est autorisé également à placer tout pays sous l'empire du tarif le moins favorable. Si, d'une part, le ministre des Finances a raison de dire qu'en appliquant à une colonie anglaise le tarif préférentiel, ou en appliquant à tout autre pays le tarif moyen, on se borne à abaisser les droits ; d'autre part on est également fondé à prétendre qu'en retirant à quelqu'un de ces pays les avantages assurés par ces tarifs de faveur, l'Exécutif se trouve nécessairement à relever les droits. Je dis donc qu'aux termes de ces résolutions nous n'avons pas simplement délégué au Gouverneur en conseil le pouvoir d'abaisser le tarif et de réduire les impôts au Canada, mais aussi le pouvoir de relever les droits et d'augmenter les impôts qui pèsent sur la population. Que ces résolutions acquièrent force de loi, et il n'est pas douteux que dès demain le Gouverneur en conseil pourra priver des avantages du tarif préférentiel les dix-sept ou dix-huit pays énumérés dans le paragraphe de la résolution qui précède celui que nous discutons ; il pourrait dès demain placer sous l'empire du tarif moyen tout pays du globe, anglais ou étranger, et dès la semaine suivante lui retirer cette faveur. Je ne vois donc pas sur quoi on se fonde pour dire, comme l'a fait le ministre des Finances dans cette enceinte, que les résolutions ne font qu'autoriser l'Exécutif à

abaisser les droits. Il ne saurait y avoir de doute, non plus, j'en suis persuadé, et je m'en remets à tout honorable député qui voudra bien examiner avec soin les termes de cette résolution ; elle autorise nettement l'Exécutif à augmenter les impôts aussi bien qu'à les abaisser et déclare le Gouverneur en conseil entièrement libre de faire l'application de ces tarifs comme il l'entendra.

Maintenant, si pour les fins de la discussion, nous admettons que cette prétention émise par le ministre des Finances est fondée,—bien que j'aie clairement établi qu'elle est inadmissible,—si nous admettons que ces résolutions ne font qu'autoriser le Gouvernement à abaisser les droits, elles n'en sont pas beaucoup plus acceptables pour cela. Le droit de se taxer est de première importance pour notre peuple ; c'est un droit absolument inaliénable de tout parlement libre. Et d'autre part, le commerce du pays, les intérêts industriels et commerciaux du Canada se recommandent très fortement à l'attention des citoyens ; tous ces intérêts doivent être discutés et réglés au grand jour des réunions parlementaires, et non pas dans le secret du cabinet de l'Exécutif. Les producteurs canadiens ont lieu de s'inquiéter de toute proposition d'abaisser les droits, tout autant que les consommateurs canadiens ont lieu de s'inquiéter de toute proposition de relever ces droits. La présente résolution, en autorisant le Gouverneur en conseil à abaisser les droits, est donc, pour les intérêts industriels et commerciaux du pays, une menace tout aussi grande qu'elle l'est pour la classe des consommateurs en autorisant l'Exécutif à relever ces droits.

L'honorable ministre des Finances, dans son exposé des motifs du budget, a parlé de ce pouvoir, notamment en ce qui regarde le tarif moyen, comme étant une arme dans les négociations. En effet, M. le Président, on peut le regarder comme une arme dans les négociations avec l'étranger, mais on peut aussi le considérer comme une menace, un glaive suspendu sur la tête des industriels et des fabricants du Canada. Je ne prétends pas que le ministère actuel devra nécessairement en faire un tel usage ; pourtant, aux termes de cette résolution, un gouvernement peu scrupuleux, désireux seulement de se maintenir au pouvoir sera à même d'exploiter la situation pour atteindre ses propres fins. C'est ce qui me fait dire que ces résolutions sont inacceptables à tous égards. Quant à moi, je croirais honteusement trahir la confiance que mes commettants reposent en moi si, en qualité de leur représentant ici, j'approuvais une mesure qui est si complètement en désaccord avec les principes de gouvernement d'un peuple libre. Aux termes de cette mesure le Parlement abdique sa fonction entre les mains de l'Exécutif, qui exercera désormais secrètement, le pouvoir dont seul le Parlement devrait jouir : celui de fixer la qualité et l'assiette de l'impôt. Ce pouvoir, aux termes de la constitution de tout pays libre ne doit être exercé que du consentement du peuple par la voix de ses représentants au Parlement, et tout parlement libre veille avec un soin jaoux à ce que l'on ne l'en dépouille pas. Certes, c'est par une ironie du sort qu'une telle proposition est mise de l'avant par un gouvernement qui se donne le nom de libéral. Je tiens donc à ce qu'on sache que je n'ai jamais en ma qualité de représentant du peuple accepté une proposition aussi clairement subversive des principes du gouvernement constitutionnel.

M. FIELDING : M. le Président, la plus grande partie du discours de l'honorable député préopinant (M. Crocket) n'est que la répétition des arguments avancés par d'autres honorables députés, l'autre soir, et que je me suis efforcé de réfuter de mon mieux dans le temps. Il est inutile pour moi de recommencer. Il est, cependant, un argument nouveau qu'il a invoqué et que je signalerai à l'attention du comité. Il critique la résolution parce qu'elle tend à autoriser l'Exécutif à relever les droits. Mais notre but n'est pas tant de relever les droits que de les abaisser ; et le gouvernement jouit déjà de ce droit et en a joui depuis nombre d'années dans certains cas. L'honorable député a parfaitement raison de dire qu'en nous faisant autoriser, aux termes de cette résolution à placer certains pays sous le régime d'un tarif de faveur, et d'autre part à leur retirer cet avantage pour les placer de nouveau sous l'empire d'un tarif moins favorable, nous nous réservons virtuellement le pouvoir d'augmenter les droits. Il y a beaucoup de vrai dans cette proposition ; mais considérons les faits tels qu'ils sont. Je suppose que nous accordions le bénéfice de ce tarif de faveur à un pays que nous jugeons être dans les conditions voulues à cet effet ; je suppose, par exemple, le cas d'un pays faisant partie de l'empire britannique et qui pour le moment ne jouit pas des avantages du tarif préférentiel. Nous avons déjà plein pouvoirs de placer sous le régime du tarif préférentiel tout pays faisant partie de l'empire britannique. Il n'y a là rien de nouveau ; voilà nombre d'années que nous avons ce pouvoir.

M. CROCKET : Jusqu'ici vous n'avez pas joui de ce pouvoir sans limitation. L'ancien acte posait une condition.

M. FIELDING : Non, si je saisis bien la pensée de l'honorable député, il se trompe. Il n'y avait pas de limitation à la manière dont nous pouvions exercer ce droit. L'Exécutif pouvait, à sa discrétion, s'il jugeait favorable au Canada le tarif établi par ces pays, déclarer le tarif préférentiel applicable aux produits provenant des pays en question.

M. CROCKET : L'honorable ministre me permettra peut-être de citer le texte de l'article dont il parle :

Toute autre colonie ou possession britannique dont le tarif douanier est dans l'ensemble aussi favorable au Canada que le tarif anglais, mentionné ici, est favorable à ladite colonie ou possession.

Dans la présente résolution, au contraire, il n'est posé aucune condition quelconque ; tout est laissé au bon plaisir du Gouvernement.

M. FIELDING : La rédaction même du passage que l'honorable député nous a lu indique bien que quelqu'un est chargé de décider si ces conditions existent ou n'existent pas, et ce quelqu'un c'est le Gouverneur général en conseil. Ainsi donc, toutes les fois que, de l'avis du Gouverneur général en conseil il se présentait telle ou telle condition relativement au commerce canadien, le Gouvernement était libre de déclarer tel ou tel tarif applicable. L'honorable député et moi ne différons guère d'opinion à cet égard. Mais il affirme qu'en nous faisant autoriser à retirer à certains pays les avantages du tarif de faveur nous nous faisons autoriser à relever les droits. Or, supposons que nous exercions aujourd'hui ce pouvoir en vertu du texte de loi antérieur qui nous le confère sous une forme très peu différente, et que nous accordions le bénéfice du tarif préférentiel à certains pays de l'empire britannique qui ne jouissent pas encore de ce privilège, nous le faisons parce que les relations commerciales établies entre le Canada et ce pays sont favorables, parce que nous désirons développer nos échanges, parce que le tarif de ce pays nous favorise, ou pour quelqu'autre raison qui, de l'avis du Gouvernement, fait que nous avons avantage à mettre ce pays sous l'empire de notre tarif de faveur. Nous déclarons donc ce tarif de faveur applicable à ce pays,—pour des raisons assez mal définies, mais, en somme, parce que son attitude à notre égard nous porte à croire que le Canada a avantage à en agir ainsi. Or, voici que, quelques mois plus tard, ce pays modifie cette attitude, que les autorités de cette colonie jugent à propos de traiter moins favorablement le Canada, d'établir des droits qui sont défavorables au développement de notre commerce de ce côté ; dans ce cas n'aurions-nous pas intérêt à ce que l'Exécutif fût autorisé à priver sur-le-champ ce pays des avantages que nous lui avions accordés ? Je suis en mesure de citer un exemple. A mon avis, la mesure actuelle autorise l'Exécutif à retirer à tout pays les avantages d'un de ces tarifs de faveur. C'est plutôt là une question de droit et je ne veux pas m'engager dans la discussion d'une question de cette nature.

Mais on peut assurément prétendre, sans trop de danger de se tromper, que si l'exécutif est autorisé à accorder des avantages de cette nature, il est par le fait même autorisé à retrancher ces avantages. Il est une circonstance dans laquelle nous avons exercé ce privilège pour des raisons bonnes et suffisantes, et jusqu'ici personne n'a contesté la sagesse de notre conduite dans cette circonstance. Nous avions accordé les avantages du tarif préférentiel à la Nouvelle-Galles du Sud, attendu que cette colonie avait établi un tarif peu élevé. Mais peu de temps après, la confédération australienne se fondait, et le tarif fut changé. Le nouveau tarif de la confédération australienne était moins favorable au Canada que l'ancien tarif de la Nouvelle-Galles du Sud, et nous décidâmes de priver cette dernière colonie des avantages du tarif préférentiel anglais, du moment qu'elle s'adjoindrait à la confédération australienne. Personne ne prétendra que quelqu'un a pu souffrir de cette initiative. Le tarif de cette colonie ayant été modifié, nous avons dû simplement agir en conséquece. Qu'on me permette d'insister sur ce point : S'il nous arrivait de placer une colonie anglaise sous l'empire de ce tarif préférentiel, et si, quelques mois plus tard cette colonie adoptait des mesures défavorables au commerce canadien, ne serait-ce pas sagesse de notre part de la priver des avantages que nous lui avions accordés quelques semaines ou quelques mois auparavant ? En quoi le Canada serait-il exposé à souffrir pour avoir conféré ce pouvoir à l'Exécutif?

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Finances a mentionné l'autre jour d'une manière générale les mesures législatives antérieures déjà inscrites dans nos statuts. Voudra-t-il me dire quels sont les statuts auxquels il fait allusion ; et, s'il n'est pas en mesure de me les indiquer aujourd'hui, voudra-t-il m'en transmettre la liste plus tard.

M. FIELDING : Je crois être en état d'exposer la question dès ce moment d'une manière aussi complète que je pourrais le faire ultérieurement par écrit. J'ai dit que l'idée d'accorder à l'Exécutif l'autorisation de faire certaines modifications au tarif, se trouve déjà inscrite dans une grande mesure dans les tarifs antérieurs, et j'ai mentionné plusieurs cas dans lesquels l'exécutif jouissait déjà de ce pouvoir. Depuis quelques années nous sommes autorisés à abolir le droits perçus à l'entrée sur certains articles de fabrication. L'idée de permettre au Gouverneur en conseil d'abaisser ou d'abolir les droits est tout aussi nettement reconnue dans ce cas, qu'elle l'est ici ; la seule différence est dans la mesure. Primitivement, nous avons eu durant nombre d'années le pouvoir d'abolir les droits dans ce but ; plus tard nous nous sommes fait accorder le pouvoir d'abaisser les droits dans ce même but. Il pourrait arriver que nous ne voudrions pas accorder au fabricant le privilège de recevoir la matière première en franchise, tout en nous rendant compte qu'il est obéré quelque peu et qu'il serait à propos d'abaisser le tarif ; et depuis plusieurs années nous avons été autorisés à réduire le tarif sur tel ou tel article

si cet article est nécessaire à la fabrication de quelque objet produit au Canada.

Dans ces deux cas nous étions autorisés à abaisser les droits ; mais aux termes du statut nous sommes également autorisés à établir des impôts, puisqu'on nous permet, dans certaines conditions spécifiées, de prélever des droits d'exportation sur un certain nombre d'articles. Par décret du conseil, nous pourrions demain soumettre à un droit d'exportation nombre d'articles produits au Canada et exportables à l'étranger. Ce sont là des exemples de l'application de ce principe. Si l'honorable député le désire, je lui ferai remettre une note contenant ces indications.

M. R. L. BORDEN : Je serais très heureux si le ministre voulait le faire. Dans cet article 4 (paragraphes a, b, c et d) y a-t-il des changements autres que ceux relatifs au tarif moyen; est-ce en substance toujours la même chose ?

M. FIELDING : Les pouvoirs relatifs à l'extension du tarif restent les mêmes que précédemment. Nous avons inséré une disposition spéciale en vue de nous faire attribuer en termes formels un pouvoir qui nous était conféré d'une manière implicite : le pouvoir de priver toute colonie des avantages du tarif préférentiel ; et nous avons eu soin de faire la distinction entre la métropole et les colonies à cet égard. Nous croyons que l'attitude de la mère patrie ne sera guère changée sur cette question, et nous ne voudrions pas la priver des avantages du régime préférentiel sans convoquer le Parlement et obtenir l'assentiment des Chambres. Mais il pourrait surgir des difficultés dans le cas des colonies, et nous pourrions être dans la nécessité de priver quelqu'une d'entre elles des avantages du tarif préférentiel. Ce sont là les seuls changementts.

M. R. L. BORDEN : Vous vous êtes fait accorder le pouvoir, en termes exprès de priver des bienfaits du tarif préférentiel anglais tout pays formant partie de l'empire britannique, sauf le Royaume-Uni.

M. FIELDING : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Vous jugiez que ce pouvoir vous était déjà acquis d'une manière implicite, mais vous désirez maintenant vous le faire attribuer en termes formels.

M. FIELDING : C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN : Indépendamment du cas mentionné par l'honorable député de York il faut observer qu'en privant des avantages du tarif préférentiel anglais un pays qui devrait être placé sous son empire aux termes du présent bill, et en appliquant aux produits provenant de ce pays le tarif moyen ou le tarif général défini dans le paragraphe b, vous vous attribuez le droit de réduire les impôts.

M. FIELDING : C'est bien cela je pense.

5. Que dans le cas d'articles d'une certaine classe ou sorte fabriqués au Canada exportés au Canada, si le prix d'exportation ou de vente à un importateur du Canada est moindre que la valeur vénale raisonnable du même article lorsqu'il est vendu pour la consommation en la manière ordinaire dans le pays d'où ils sont exportés au Canada, à l'époque de leur importation au Canada, il sera prélevé, perçu et payé sur cet article, outre les droits autrement établis, lors de son importation au Canada, un droit spécial (ou de " dumping ") équivalant à la différence entre le prix de vente de l'article pour l'exportation et sa valeur marchande pour la consommation dans le pays.

M. FIELDING : Je prierai le comité de réserver la première disposition restrictive du paragraphe ci-dessus :

Pourvu que ce droit spécial n'excède dans aucun cas quinze pour cent ad valorem;

Pourvu de plus que les marchandises suivantes ne soient pas assujéties à ce droit spécial, savoir:

(a) Les marchandises sur lesquelles les droits autrement établis sont équivalents à cinquante pour cent *ad valorem* ;

(b) Les marchandises d'une catégorie frappée d'un droit d'accise au Canada;

(c) Le sucre raffiné dans le Royaume-Uni.

C'est là la disposition déjà très connue de la députation et destinée à mettre un terme à l'abus du "dumping". Mais tandis que dans l'ancien tarif le droit contre le "dumping" représentait la différence entre la valeur marchande équitable et ce que je pourrais appeler la valeur marchande injuste, et ne devait dans aucun cas excéder la moitié du droit ordinaire, nous prescrivons aujourd'hui que ce droit contre le "dumping" ne dépassera jamais quinze pour cent *ad valorem.*

Une autre innovation et plus importante, c'est que, cette disposition qui, autrefois, s'appliquait uniquement aux marchandises imposables, s'applique maintenant à toutes les marchandises. Soit que les marchandises importées du dehors figurent dans une catégorie ou genre d'articles fabriqués au pays, soit qu'elles figurent au tableau des articles imposables ou à celui des articles admis en franchise, elles seront régies par la disposition à l'étude, dans sa rédaction actuelle.

M. HAGGART : Pourquoi atténuez-vous la peine ?

M. FIELDING : Il est possible que, quelquefois, ce soit une réduction, et que, dans d'autres cas, ce soit une augmentation. Nous avons estimé préférable de fixer le chiffre du droit.

M. BARR : Le ministre prétend-il qu'un droit de 15 p. 100 soit suffisant pour empê-

cher le Canada de devenir le déversoir des importations du dehors ? A mon avis, c'est là une réduction fort importante.

M. FIELDING : Je dois l'avouer franchement, cette disposition tend plutôt à l'augmentation qu'à la réduction de la taxe. A notre avis, il est préférable d'inscrire ici un chiffre de droit fixe plutôt qu'un droit proportionnel. Si le droit est de 30 p. 100 et que nous y ajoutons 15 p. 100, cela donnera 45 p. 100 et c'est là, on en conviendra, une taxe fort élevée et pleinement suffisante.

M. GALLIHER : Il y a une observation à faire à cet égard. Sans doute, on a mûrement pesé l'effet de la rédaction donnée à l'article en question en le rendant applicable aux marchandises admises en franchise comme aux marchandises imposables. L'amendement de 1904 ne prête nullement au doute, car le texte porte "tout article imposable importé au pays." Ce texte ne figure pas ici, mais je remarque que la cinquième ligne de l'article 5 porte :

A l'époque de leur importation au pays, il sera prélevé, perçu et payé sur ces articles, en sus des droits déjà établis.

Evidemment, ces mots ont trait à un article imposable. Je tiens uniquement à savoir si on a bien mûrement étudié la chose, vu qu'elle est de haute importance pour la Colombie-Anglaise, au point de vue du bois brut.

M. FIELDING : Je suis bien aise que l'honorable député ait mentionné ce point, car cela me remet en mémoire une légère modification qu'il importe d'apporter à cet article. Le texte devrait porter : "En sus des droits déjà établis, s'il en existe." Sous l'empire de l'ancien régime, s'il n'existait pas de droit, la clause contre les importations à vil prix qui prélevait la moitié du droit ordinaire ne réaliserait absolument rien. L'écart dans la valeur devient la mesure de l'importation à vil prix, pourvu que ce relèvement de droit ne dépasse pas 15 p. 100 *ad valorem*. Ainsi, en intercalant les mots "s'il en existe" nous faisons droit à l'objection soulevée par l'honorable député.

M. LALOR : Est-ce que la clause contre le "dumping" ne s'applique qu'aux marchandises fabriquées au Canada ?

M. FIELDING : Il s'agit de catégories de marchandises de fabrication canadienne.

M. LALOR : Est-ce la loi qui a été en vigueur, par le passé ?

M. FIELDING : Oui.

M. LALOR : S'il en est ainsi, les différents percepteurs des douanes ont commis nombre d'erreurs en percevant des droits sur des marchandises non fabriquées au Canada, et cela uniquement parce qu'on les avait achetées à un prix inférieur au prix courant aux Etats-Unis. Je tiens à rappeler au ministre certains faits relatifs au commerce dans lequel je suis intéressé, l'industrie des conserves. Nous avons importé pour les usages de nos fabriques un grand nombre de machines vulgairement appelées capsulateurs. Nous les achetons aux Etats-Unis à $600 pièce ; mais lorsqu'il s'agit de les inscrire en douane, le préposé de la douane nous dit que la cote aux Etats-Unis est de $1,000, et force nous est bien d'acquitter un droit de $1,000. Je tiendrais à savoir si c'est là une légitime interprétation de la loi ?

M. FIELDING : Il me répugne de modifier le texte de la résolution, séance tenante, et pour le moment, nous allons adopter l'item, sans insérer les mots "s'il en existe"; puis, plus tard, j'étudirai le point mentionné par l'honorable député (M. Galliher) et je tâcherai d'y faire droit. Quant au cas signalé par le député de Haldimand (M. Lalor) il ne s'agit pas d'articles importés à vil prix, mais bien d'une question d'estimation ou d'expertise douanière. D'après la teneur de la loi des douanes qui nous régit actuellement et qui s'applique depuis des siècles, la valeur des articles inscrits en douane est fixée d'après la juste valeur marchande des articles, qu'on établit au moyen de la constatation du prix courant des marchandises au pays de production. Indépendamment de la clause contre les importations à vil prix, le ministère des Douanes a souvent été en lieu de reviser les valeurs ; car, là où il existe des droits *ad valorem*, la tendance chez tout importateur est de faire inscrire ses marchandises en douane au taux les plus bas possible. Le droit établi contre les importations à vil prix (*dumping duty*) est ajouté dans le but de protéger notre marché contre l'encombrement de marchandises qu'on vient vendre ici à sacrifice, dans le but de faire à notre industrie nationale une concurrence écrasante. S'il ne se fabriquait pas au Canada d'articles similaires, l'importation de ce droit contre les importations au rabais n'aurait plus de raison d'être ; mais, advenant qu'il se fabrique au pays des articles similaires, il peut fort bien arriver qu'un puissant "trust" ou combinaison commerciale aux Etats-Unis, en entreprenant de vendre ici ses articles à sacrifice, serait en mesure d'écraser notre industrie nationale. Si l'on a appliqué la clause en question dans le cas signalé par l'honorable député, c'est là indubitablement une interprétation erronée et outrée de la loi. Pour que cette clause contre le "dumping" soit applicable, il ne suffit point qu'il se fabrique au Canada des articles similaires. Il peut arriver qu'il se fabrique pareils articles au Canada, mais qu'ils n'entrent point dans la circulation générale. Un industriel peut fort bien fabriquer au pays un article qu'il ne place point sur le marché;

il peut l'utiliser à titre de matière première dans sa propre exploitation, quitte à lui donner un complément de fabrication. L'application de la clause en question n'aurait pas de raison d'être, en pareil cas. Pour donner effet à cette clause, il faut l'appliquer aux marchandises fabriquées au Canada et mises en vente sur le marché libre, de telle façon que le premier venu puisse les acheter.

M. LALOR : Lorsqu'on achète aux Etats-Unis ou dans tout autre pays un article qui ne se fabrique pas au Canada, et cela même à un prix inférieur au prix de vente sur le marché d'origine, je ne m'explique pas qu'il faille acquitter le droit d'après une double évaluation. Notre compagnie a importé près de douze de ces machines, qui nous ont coûté $600 respectivement, et il nous a fallu acquitter le droit sur $1,000, chose qui me semble injuste.

M. FIELDING : Certes, l'honorable député a fait un fameux marché s'il a réussi à payer $600 une machine qui vaut $1,200 aux Etats-Unis.

M. LALOR : Le ministre ne saisit pas parfaitement ma pensée. Le prix d'achat, ai-je dit, était de $600 : c'est la cote qu'on nous a donnée et c'est à ce prix que le fabricant tenait à nous vendre cette machine. Mais, lorsqu'il fut question d'acquitter le droit, le préposé de la douane nous déclara que le prix courant aux Etats-Unis est de $1,000, et c'est d'après ce prix qu'il nous a fallu acquitter le droit.

M. FIELDING : Le ministère des Douanes ne se base pas invariablement sur le prix coté; car, on le sait, en matière commerciale, le prix coté est souvent sujet à revision. Mais il n'y a aucune innovation dans la loi à cet égard. La loi actuelle à laquelle l'honorable député fait allusion, ne date pas de l'adoption du tarif en vigueur aujourd'hui ; elle existe de vieille date. Relisons ensemble l'article 58 de la loi des douanes :

Lorsqu'il est imposé un droit *ad valorem* sur des marchandises importées au Canada, leur valeur imposable sera la juste valeur marchande de ces marchandises, lorsqu'elles sont vendues pour la consommation domestique sur les principaux marchés du pays d'où elles ont été exportées directement et à l'époque de leur exportation au Canada.

Le prix en vogue, aux Etats-Unis, pour la vente des marchandises importées de ce pays coustituerait, d'après la loi des douanes, la véritable valeur imposable en douane.

M. E. D. SMITH : Je tiens à corroborer les observations formulées par le député de Haldimand (M. Lalor). Aux Etats-Unis, ces machines sont cotées à $1,000, mais nous payons précisément le prix mentionné par mon honorable collègue, et personne ne réussira à me convaincre qu'elles se vendent $1,000 aux Etats-Unis, bien qu'elles soient cotées à ce prix. A coup sûr, personne aux Etats-Unis ne paie un centin de plus que nous ne payons. Seulement, il nous faut acquitter ici le droit sur $1,000.

M. FIELDING : Relativement au cas signalé par l'honorable député, je dois déclarer qu'en pareille occurrence, le ministère des Douanes ne se tiendrait pas pour lié d'une façon absolue au prix coté, si l'on réussissait à lui prouver, au moyen de chiffres basés sur des traités réels. attestés sous la signature de l'acheteur lui-même, quel est le prix de vente en vogue aux Etats-Unis. Il s'agit de savoir quel est le prix de vente authentique aux Etats-Unis ?

M. E. D. SMITH : Il ne nous serait guère facile de constater la chose. Chacun se sert de ses propres lumières. Il est absurde de supposer qu'un Américain paierait $400 de plus qu'un Canadien pour cette machine. L'écart est trop grand.

M. FIELDING : L'écart, en effet, est fort considérable ; mais ces taxes sont toujours l'objet des recherches de la part du ministère des Douanes. De temps à autre, certains fonctionnaires du ministère vont aux Etats-Unis visiter les fabriques d'où sortent ces produits et constatent, d'après l'examen des livres, quel est le prix de vente pour la consommation domestique. Dans la cas signalé par l'honorable député, si l'on a soin de s'adresser au ministère des Douanes il remboursera le montant de la taxe payée ou bien dira que c'est le prix de vente authentique aux Etats-Unis.

M. LAKE : De façon générale, l'acheteur canadien préfère-t-il payer au fabricant américain le plein prix fixé par le ministère des Douanes ou le supplément de taxe douanière sur les marchandises qu'il importe?

M. FIELDING : En général, l'acheteur canadien préf,re se tirer d'affaires au meilleur marché possible.

M. LAKE : Revenons au cas cité par le député de Haldimand, (M. Lalor), et à l'importateur canadien, qui a inscrit en douane une machine valant $600. Si la clause contre les importations à vil prix s'appliquait à l'article en question, l'importateur aurait à acquitter, je suppose, l'écart entre les $600, prix d'achat et les $1,000, prix de vente. Dans nombre de cas, si l'écart n'était pas aussi considérabe, l'importateur aurait à payer au ministère des Douanes les $400 supplémentaires, en sus du droit. Est-ce que, d'ordinaire, l'acheteur canadien préfère verser cette somme au ministère des Douanes sur les marchandises importées des Etats-Unis ou bien payer au fabricant le plein prix coté?

M. FIELDING : L'acheteur tient à se tirer d'affaire au meilleur marché possible. Dans le cas dont il s'agit, il faudrait relever le chiffre de l'estimation en douane, et l'im-

portateur acquitterait le droit sur cet écart, outre la différence relative à l'importation à vil prix. Quant à la différence relativement à l'importation à vil prix, la somme à payer ne doit pas dépasser 15 p. 100 de la valeur. Si l'écart entre le prix du marché d'origine et le prix de vente au Canada était aussi considérable que l'affirme l'honorable député, le droit serait passablement élevé et l'acheteur y trouverait à redire.

M. BARR : Dans le commerce des drogues et certains autres produits, les Américains sont très retors. Bien souvent ils ont une liste de prix sur lesquels ils accordent un escompte de 40 et même 50 p. 100, aux acheteurs américains, de même qu'aux acheteurs canadiens. C'est une coutume assez répandue aux Etats-Unis d'avoir une liste de prix et d'accorder un escompte de 40 ou 50 p. 100.

M. FIELDING : Des deux côtés de la frontière ?

M. BARR : Oui. Comme médecin et comme pharmacien j'ai souvent eu l'occasion d'en faire l'expérience dans le commerce des remèdes brevetés et je crois qu'ils procèdent de la même manière dans le cas cité par mon honorable ami.

M. FIELDING : Dans ce cas, ce n'est pas d'après les prix de la liste mais d'après le prix réellement payé que les évaluateurs se guident. La liste des prix est utile, mais ce n'est pas le seul critérium. S'il est démontré qu'un escompte considérable est accordé non seulement pour les marchandises expédiées au Canada, mais aussi pour celles qui sont vendues dans le pays de production, c'est le prix de vente qui détermine la valeur pour l'imposition du droit.

M. BARR : Comment arrive-t-on à s'en assurer ?

M. FIELDING : Cela regarde les employés de douane, et ils s'en assurent bien souvent.

M. LALOR : J'ai ici une facture et une lettre d'un de mes commettants qui fait une grande consommation d'ampoules pour les lampes électriques. Croyant qu'on lui demandait des prix exagérés, dans le pays, il écrivit à une maison de Boston pour lui demander ses prix. On lui en offrit à 8 cents pièce, et il en importa à ce prix, sans demander aucune réduction. A la douane, on lui fit savoir que le prix marchand, aux Etats-Unis est de 12 cents. On l'obligea à acquitter les droits sur 12 cents et on lui imposa une amende de $10 pour les avoir achetées à 8 cents. Voilà un exemple frappant de l'injustice de l'article relatif au "dumping". Dans certains cas, cette disposition de la loi, peut être excellente, mais dans d'autres, elle cause de grands ennuis à l'importateur et n'est guère juste pour le consommateur.

M. FIELDING : Dans ce cas-ci, il s'agit simplement de fixer la valeur marchande réelle, et l'article relatif au "dumping" ne s'applique pas. La seule raison qu'on aurait eu de percevoir des droits sur une valeur de 12 cents, c'est que le département s'était assuré qu 12 cents était le prix de vente de ces articles aux Etats-Unis.

M. LALOR : Mais on lui a aussi imposé une amende de $10.

M. FIELDING : Abstraction faite de l'article relatif au "dumping", il ne reste plus que la question de l'évaluation et dans ce cas, il n'y a pas d'amende. L'importateur n'aurait qu'à acquitter les droits sur la valeur marchande raisonnable.

M. TALBOT : Le département des Douanes est trop protectionniste au gré de l'opposition.

M. LAKE : Je suppose que la raison de cet article relatif au "dumping", c'est de réfuter cet argument des industriels que c'est d'exportateur qui paie toujours les droits, en totalité ou en partie. C'est ce qu'a constaté la commission Chamberlain en Angleterre, et c'était un des grands arguments des protectionnistes. Il semblerait qu'on a voulu détruire cet argument en s'arrangeant de manière à libérer l'exportateur de tous droits, et à les mettre tous à la charge de l'importateur.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas bien comment cet article relatif au "dumping" diffère, dans l'application, du tarif ordinaire. Dans la loi générale, n'y a-t-il pas une disposition disant que les droits seront perçus sur la valeur marchande raisonnable ?

M. FIELDING : Oui.

M. R.L. BORDEN : C'est donc la loi, indépendamment de la clause relative aux importations à vil prix.

M. FIELDING : Non, elle va plus loin. La loi impose un droit spécial, en plus de celui qui est prélevé sur la valeur marchande raisonnable de la marchandise. En plus des droits imposés par le tarif général, il faut acquitter aussi ceux qui sont imposés par la loi relative au "dumping", et ces derniers sont égaux à la différence entre la valeur marchande raisonnable et la valeur fictive ou injuste, comme on l'a appelée, mais ce droit spécial ne doit pas dépasser 15 p. 100 de la valeur.

M. R. L. BORDEN : Laissant de côté cette disposition spéciale, quand des marchandises sont importées au Canada, la douane n'est pas liée par le prix auquel l'importateur a acheté ces marchandises à l'étranger; elle s'assure de la valeur marchande de ces marchandises dans le pays de production. Il n'est pas nécessaire de faire intervenir le tarif spécial pour cela.

M. FIELDING : Pas du tout.

M. BORDEN : Alors l'effet du tarif spécial serait celui-ci : chaque fois qu'il y a lieu d'ajouter quelque chose à la valeur déclarée—pour imposer les droits, on applique, en même temps, le droit spécial qui ne doit pas excéder 15 p. 100 de la valeur.

M. FIELDING : C'est un droit additionnel, en plus du droit ordinaire.

M. R. L. BORDEN : Je savais déjà, qu'en vertu de la loi générale des douanes, le département ne se considère pas lié par le prix auquel un article a été acheté, qu'il prend des renseignements ou s'en rapporte au jugement de ses fonctionnaires pour déterminer la valeur marchande raisonnable des marchandises importées. Cela était la loi du pays, bien avant que nous ayons entendu parler d'une disposition spéciale relative au " dumping ".

Je désire simplement savoir si, lorsqu'on n'acepte pas comme base le prix auquel une marchandise a été achetée, mais qu'on fixe un prix plus élevé comme représentant la valeur marchande de cette marchandises dans le pays d'exportation, c'est le tarif spécial qui est appliqué à cette marchandise, de plein droit, dans le cours ordinaires des opérations.

M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : Ou ne l'applique-t-on pas seulement sur une partie du prix ?

M. FIELDING : S'il s'agit de marchandises qui se fabriquent au Canada et qui font concurrence aux nôtres, nous imposons la surtaxe, exactement comme l'honorable député vient de l'expliquer.

M. R. L. BORDEN : Même si, par exemple, la valeur marchande actuelle dans le pays d'exportation est de 5 p. 100 au-dessous du prix courant ordinaire ?

M. FIELDING : Non.

M. R. L. BORDEN : N'y a-t-il pas une marge de cette nature ?

M. FIELDING : Non ; il est dit que par un simple règlement, le ministre pourra accorder une légère marge pour couvrir les fluctuations ordinaires du commerce et un règlement a été passé, décrétant qu'une différence de 5 p. 100 dans la valeur ne sera pas considérée comme une violation de la loi relative au " dumping." Il faut accorder une certaine latitude et un écart insignifiant est admis comme parfaitement légitime.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit 5 pour 100 à tout hasard, à titre de démonstration, et il se trouve que c'est cette limite qui a été fixée. Voici, en quelques mots, comment les choses se passeraient : Si j'achetais un article aux Etats-Unis à 6 ou 7 p. 100 au-dessous de ce qui serait considéré ici comme la valeur marchande, j'aurais plus d'avantage à payer au vendeur américain un prix plus élevé que d'accepter le prix réduit et acquitter le droit imposé par la loi relative au " dumping."

M. FIELDING : Il pourrait en être ainsi.

M. R. L. BORDEN : C'est assez étrange.

M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : C'est peut-être une précaution nécesaire, mais elle n'en est pas moins curieuse.

M. BARR : Je crois que, petit à petit, nous arrivons à connaître la véritable situation. Le ministre des Finances vient d'expliquer que la loi autorise une fluctuation de 10 p. 100, soit 5 p. 100 au-dessus, ou 5 p. 100 en dessous. Maintenant nous désirons savoir qui applique la loi. Or, en ma qualité de médecin et de pharmacien, j'ai souvent constaté que pour les remèdes brevetés, ces variations de prix atteignent quelques fois jusqu'à 50 p. 100. Je ne vois pas comment on peut arriver à déterminer le prix réel et si on ne permet qu'une marge de 10 p. 100, que fait-on quand la différence est de beaucoup plus forte. Encore une fois, qui applique la loi ? Si ce sont les fonctionnaires de la douane, il leur faudrait aller aux Etats-Unis pour s'informer du prix des différents articles. Or, les Américains ont une échelle mobile pour presque tout ce qu'ils vendent, et si nos douanes s'en rapportent aux prix du catalogue, ils sont exposés à commettre des injustices envers l'importateur. Il y en a eu de commises avec une marge de 15 p .100, et la situation sera rendue encore plus compliquée, si cette marge est réduite à 10 p. 100.

M. CALDWELL : Pour la vente des machines, il est certain que les Américains ont une échelle mobile, c'est-à-dire qu'ils vendent moins cher une machine destinée à être exportée au Canada, qu'une machine qui doit être utilisée aux Etats-Unis. Je pourrais citer des cas où les acheteurs ont non seulement profité de la remise faite sur les machines destinées à l'exportation, mais se sont fait faire des factures, déduction faite de l'escompte. Ce n'est qu'au bureau de la douane qu'ils se sont aperçus que le département avait pris des renseignements sur le prix réel de ces marchandises.

M. BARR : Ces factures ne représentent-elles pas le prix réellement payé par l'acheteur ?

M. CALDWELL : Le prix réel est celui que fixe le département des Douanes après s'être renseigné sans égard à ce que l'acheteur a payé.

M. BARR : Et ce n'est que juste.

M. LALOR : Si l'honorable député (M. Caldwell) importait une machine, ne considérerait-il pas comme une injustice d'avoir à payer, non seulement le droit mais aussi une amende ?

M. CALDWELL : Pour l'exportation le fabricant américain ne vend pas au même

prix qu'à ses compatriotes. Cette disposition du tarif empêche les étrangers de venir vendre ici à plus bas prix que dans leur propre pays.

M. LALOR : Pas plus que l'honorable député de Lanark (M. Caldwell) je ne désire que les Américains déversent ici leur surplus de production, mais nous voulons acheter nos machines à bas prix.

M. ARMSTRONG : Les droits perçus sur les importations sont-ils les mêmes dans tous les bureaux de douane du Canada ? Les douaniers des provinces de l'Est, prélèvent-ils les mêmes droits, sur toutes les marchandises, que les douaniers des provinces de l'Ouest ? Les voitures, par exemple, peuvent être évaluées par les douaniers, dans l'est, à un prix de beaucoup inférieur à l'évaluation qu'on leur donne dans l'ouest. J'aimerais à savoir si l'impôt est uniforme.

M. FIELDING : Le principe est le même partout, mais les lois douanières, comme toutes les autres, sont administrées par de simples mortels, et il peut arriver que deux employés de douanes dans deux parties différentes du pays, n'interprètent pas la loi de la même manière. La loi est la même, les instructions sont les mêmes, la même circulaire est envoyée, à tous les fonctionnaires, et chaque fois qu'on s'adresse aux autorités à Ottawa, la loi est appliquée uniformément. Il est possible qu'un officier de douane dans une grande ville interprète un article de la loi autrement qu'un petit fonctionnaire peu rétribué, dans un port éloigné et ayant peu de moyens de se renseigner, et j'admets que dans ces conditions, il peut se commettre des erreurs, même des injustices, mais chaque fois qu'un cas peut être soumis au département à Ottawa, l'interprétation et l'application de la loi sont uiformes.

De plus il y a la revision ; des spécialistes, dans les bureaux d'Ottawa, examinent toutes les inscriptions et comparent celles d'un port avec celles d'un autre. Lorsqu'on constate une divergence dans la manière d'appliquer la loi, le département des Douanes étudie la question et prend des mesures pour rétablir l'uniformité.

M. LAKE : L'autre jour, en réponse à une question que je lui avais posée, l'honorable ministre des Douanes nous a dit à quel prix les lieuses automatiques Deering et McCormick avaient été estimées à la douane. Il a expliqué qu'en 1895, l'estimation de ces machines variait selon la quantité importée, mais que depuis deux ans et plus, ces machines ont été estimées à un prix unique, quel qu'en fut le nombre. Il n'y a pas de doute que le fabricant américain varie ses prix, selon qu'il n'en vend qu'une ou en vend 200 ou 300. Pourquoi a-t-on adopté un prix fixe, pour les fins de la douane ?

M. FIELDING : Dans le plus grand nombre de cas, il n'est pas nécessaire de déterminer arbitrairement le prix d'un article, car il est facile de s'assurer du prix de vente d'un article, dans le pays de production. Mais dans le cas des articles que l'honorable député vient de mentionner, une certaine difficulté se présente, car je ne crois pas me tromper en disant qu'un très grand nombre de machines agricoles ne sont pas vendues au prix du gros. Ce sont ordinairement les prix de gros qu'on prend comme base, et non les prix du détail. La difficulté au sujet des machines agricoles provient de ce que ces machines ne sont pas vendues aux marchands en gros.

Le fabricant les vend directement au consommateur, par l'entreprise d'un agent, à un prix de détail sur lequel il n'y a rien autre chose à déduire que les dépenses de l'agent. Comme il n'y a pas de commerce de gros et pas de prix de gros pour déterminer la valeur, le département des Douanes est obligé d'intervenir et de fixer lui-même la valeur de l'article. Cette estimation se fait de temps à autre, et elle peut varier selon les circonstances. Voilà pourquoi le département fixe la valeur de ces marchandises, et adopte ce moyen d'y arriver.

M. LAKE : J'aimerais à savoir si toutes ces moissonneuses-lieuses, qu'elles soient des Deering, des McCormick ou de toute autre marque, sont évaluées au même prix.

M. FIELDING: Je suis informé qu'on s'enquiert d'abord du prix de chacun de ces articles et qu'on accorde ensuite un escompte libéral. Si les prix varient- aux Etats-Unis, ils varient naturellement au Canada.

M. LAKE : Je sais que les prix de ces articles ont varié aux Etats-Unis, il y a quelques années, bien que les chiffres cités par l'honorable ministre des Douanes ne semblent pas l'indiquer. Il y a une autre chose sur laquelle je tiens à être renseigné. Si je me rends aux Etats-Unis un jour de vente d'occasion (bargain day) et si j'achète au comptoir un article pour un prix de beaucoup inférieur au prix ordinaire dans ce pays, et si j'apporte cet article au Canada—supposons que ce soit un parapluie —aurai-je à acquitter les droits sur l'estimation de la douane et aussi la différence entre ce que j'ai payé et l'estimation?

M. FIELDING : Je suppose que sur une transaction d'aussi peu d'importance, la question ne serait pas soulevée. Mais s'il s'agissait d'une expédition considérable, on prendrait pour base, non le prix de cette vente d'occasion, mais le prix des jours ordinaires. Mais je ne crois pas qu'un douanier fasse de difficulté pour un achat d'aussi peu de valeur.

M. LAKE : Cela ne s'accorde pas avec l'ancienne doctrine des libéraux qui voulaient acheter sur le marché le plus bas et vendre sur le marché le plus haut.

M. FIELDING : Mon honorable ami n'applique pas non plus l'ancienne doctrine conservatrice qui demandait des droits élevés. Il se plaint que nous le taxons trop.

M. BARR : Nous nous plaignons d'être taxés injustement, dans certains cas.

M. LAKE : Je ne me plains pas ; c'est un simple renseignement que je demandais. Je réserve mes plaintes pour plus tard. Pour le moment, voici ce que je désirerais savoir : l'honorable ministre peut-il nous dire quelles sommes ont rapporté les amendes imposées en vertu de cette loi relative au "dumping" ? Nous n'avons aucun renseignement sur ce point et il serait intéressant de savoir ce que ces amendes ont rapporté.

M. FIELDING : Mes renseignements sont quelles ont rapporté $100,000 en 1905 et $74,000 en 1906.

M. LAKE : En amendes ou en sur-évaluation ?

M. FIELDING : Je parle du tarif spécial, relatif au "dumping". La valeur d'un tarif de cette nature, après qu'il a été en opération un certain temps, peut être comparée à celle d'un tribunal d'appel. Ce n'est pas tant le nombre de causes qu'il est appelé à juger que le nombre de mauvais jugements qu'il prévient.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'est guère flatteur pour nos tribunaux, en disant qu'ils seraient plus sujets à rendre de mauvais jugements, s'il n'y avait pas de cours d'appel. Au nom de la profession, je proteste contre cette insinuation. Sur la question qui nous occupe, voici ce que j'ai à dire : Il est certainement contraire aux dispositions de la loi, si quelqu'un achète des marchandises à 90 p. 100 de leur valeur marchande, de les déclarer à la douane comme ayant été payées leur pleine valeur. Supposons qu'un Canadien importe des marchandises des Etats-Unis, à un prix qui peut être considéré comme équivalent à 90 p. 100 de la valeur marchande réelle; la loi l'oblige, je suppose, à faire une déclaration comportant 90 p. 100 de la valeur marchande, et non la pleine valeur marchande; car c'est une considération très importante dans l'application de la loi relative au "dumping".

M. FIELDING : La déclaration doit indiquer la valeur marchande de l'article. Il est possible que le douanier considère que le prix réellement payé représente la valeur marchande. Mais celui qui fait de grandes opérations et qui est habitué aux affaires de douanes, saurait que le prix qu'il a payé ne représente pas la valeur marchande et s'il ne fait pas une déclaration en conséquence, il pourrait être appelé à en rendre compte au département.

M. R.-L BORDEN : Alors, si quelqu'un achète des marchandises aux Etats-Unis à 75 p. 100 de leur valeur vénale raisonnable et les déclarer à la douane en donnant leur pleine valeur, le tarif spécial devra lui être appliqué, si j'ai bien compris les explications du ministre ?

M. FIELDING : Dans ce cas, il devra déclarer le prix qu'il a réellement payé.

M. R.-L. BORDEN : Il devra produire aussi sa facture et par ce moyen, on lui appliquera le tarif relatif au "dumping".

M. FIELDING : Oui.

M. R.-L. BORDEN : Je tiens à bien saisir la différence entre cette disposition et celle de l'ancienne loi. Autrefois, on ajoutait, à titre de droit spécial, la moitié des droits ordinaires, pour la plupart des marchandises.

M. FIELDING : Ce n'est pas tout à fait cela ; nous ajoutions la différence dans la valeur, jusqu'à concurrence de la moitié des droits.

M. R.-L. BORDEN : Jusqu'à concurrence de la moitié des droits pour la plupart des articles, mais jusqu'à concurrence de 15 p. 100 seulement, pour quelques-uns.

M. FIELDIN : Non, ces 15 p. 100 n'existaient pas dans l'ancienne loi. Il était fait une exception pour les tiges en fer. Il n'y avait pas de dispositions spéciales relatives aux articles pour lesquels une prime était accordée

M. R.-L. BORDEN : Alors la différence consiste en ceci, que e droit spécial, actuellement ne doit pas dépasser 15 p. 100 des droits ordinaires, au lieu de 50 p. 100.

M. FIELDING : C'est cela, et cette règle s'applique à tous les cas.

M. LALOR : Ces 15 p. 100 sont-ils calculés sur le prix de la facture ou sur la valeur de l'article aux Etats-Unis ?

M. FIELDING : Sur la valeur réelle.

M. BOLE : Je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur le paragraphe ainsi conçu :

Pourvu de plus qu'il ne soit pas tenu compte des droits d'accise lorsque se fera l'évaluation des marchandises dans le but d'imposer le droit spécial, quand les marchandises peuvent être admises en vertu du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne.

Quand ce nouveau tarif a été déposé, j'espérais qu'il ne serait plus tenu compte des droits d'accise imposés dans les pays étrangers, par la perception des droits de douane au Canada. Je crois maintenant qu'on les met de côté, seulement lorsqu'il s'agit d'appliquer le tarif spécial Je demande au ministre de bien étudier ce point de la question

Je ferai observer que pour un grand nombre d'articles, comme l'essence de nitre, le chloroforme, l'éther et autres préparations de cette nature dont le Canada fait une importation considérable, cette disposition

forcera les acheteurs canadiens à s'approvisionner aux Etats-Unis, parce que les droits d'accise sont de beaucoup plus élevés en Angleterre qu'en Allemagne. L'importateur canadien aura plus d'avantage à acheter en Allemagne et à payer la surtaxe et un droit plus élevé qu'à acheter en Angleterre en bénéficiant du tarif de préférence, s'il est obligé de payer ces droits d'accise. Je demande au ministre de bien examiner ce côté de la question avant de faire adopter définitivement ce paragraphe.

M. FIELDING : Les changements qui ont pu être opérés sous ce rapport ne sont pas défavorables aux exportateurs anglais. Ces droits d'accise ne sont pas compris dans la valeur des marchandises anglaises.

M. BOLE : Pour l'application du tarif spécial, seulement.

M. FIELDING : La loi n'est pas changée sous les autres rapports et les résultats en sont favorables aux prétentions de l'honorable député. Je ne discuterai pas la question de savoir si les droits d'accise dans le pays de production doivent être ajoutés à la valeur des marchandises quand elles sont expédiées à l'étranger, mais nous n'avons pas jugé à propos de nous départir de la règle établie.

M. BOLE : Ma prétention est que ce changement serait favorable, non seulement aux acheteurs canadiens, mais aussi aux vendeurs anglais. Sur le chloroforme, par exemple, le droit d'accise, en Angleterre, est d'un chelin, ou environ 21 cents, tandis qu'en Allemagne il n'est que de 6 ou 7 cents. Il en résultera que les importateurs canadiens s'adresseront à l'étranger.

M. FIELDING : La faute n'en sera pas à la loi en discussion.

M. BOLE : Je comprends cela, mais je demande qu'on ne fasse pas entrer en compte, les droits d'accise pour déterminer la valeur de la marchandise.

M. BORDEN : Outre les spiritueux, les liqueurs de malt et le chloroforme, quels sont les articles qui sont frappés d'un droit d'accise dans les autres pays ?

M. BOLE : Je ne parle pas des liqueurs de malt, mais il y a un grand nombre de produits distillés qui sont des préparations chimiques ou médicinales—le chloroforme, l'éther, l'essence de nitre et autres produits de cette nature.

M. BORDEN : Ces produits sont-ils exportés en entrepôt, sans acquitter le droit d'accise ?

M. BOLE : Oui, mais il nous faut payer les droits de douane sur le prix de la marchandise et sur le droit d'accise.

M. BORDEN : Le fabricant, en Angleterre, a-t-il à acquitter ce droit d'accise sur les marchandises qu'il exporte ?

M. BOLE : Non ; mais il les vend en entrepôt, et nous payons la douane sur la valeur de la marchandise plus le droit d'accise.

M. BARR : N'est-ce pas là une nouvelle doctrine ? L'honorable député de Winnipeg prétend, et tous les médecins et les pharmaciens savent que nous pouvons acheter aux Etats-Unis du chloroforme venant d'Allemagne à plus bas prix qu'en Angleterre. Mais l'honorable ministre des Finances est d'avis qu'il faut taxer les médecins et les pharmaciens détaillants—non les pharmaciens en gros—pour conserver ce marché à l'Angleterre. Il me semble que ce n'est pas ce que demandait le parti libéral, autrefois. Je crois que les libéraux réclamaient le droit d'acheter sur le marché le plus avantageux, et je ne sais pas s'ils n'avaient pas raison. Il est évident que ces produits peuvent être achetés plus avantageusement en Angleterre, et sans les bévues du Gouvernement il est probable qu'il en serait de même pour beaucoup d'autres marchandises. Mon honorable ami n'est pas encore satisfait; il veut taxer davantage les médecins et les pharmaciens détaillants.

M. BOLE : Est-ce à moi que l'honorable député s'adresse? Si c'est à moi, il me permettra de faire une rectification. Je demande que les médecins puissent se procurer ces produits à meilleur marché.

M. BARR : Pas les médecins; les pharmaciens en gros.

M. R. L. BORDEN : Je désire bien comprendre la question soulevée par l'honorable député de Winnipeg. Quand on importe dans ce pays des marchandises qui, en Angleterre, sont frappées d'un droit d'accise, l'honorable député prétend que ces marchandises sont achetées en entrepôt et expédiées au Canada en entrepôt, de sorte qu'elles n'acquittent pas le droit d'accise en Angleterre, mais lorsqu'il s'agit de payer les droits de douane au Canada, il faut les acquitter, non seulement sur le prix de la marchandise, mais aussi sur le droit d'accise. Je suppose que cela est fait en vertu des dispositions de la loi générale des douanes qui exige le paiement des droits sur la valeur marchande raisonnable, dans le pays de production. Ai-je bien résumé la question ?

M. FIELDING : Non.

M. R. L. BORDEN : Dans certains cas, ces droits d'accise ne sont pas compris dans l'évaluation ?

M. FIELDING : Lorsqu'il s'agit d'appliquer le tarif général, les droits d'accise sont compris. Cette règle peut prêter à la critique, mais c'est ce qui a toujours été fait jusqu'à présent, et nous n'avons pas jugé à propos de changer la règle. Mais lorsqu'il s'agit du tarif spécial, les droits d'accise ne sont pas compris dans l'évaluation pour

imposer les droits prévus par l'article relatif au "dumping".

M. R. L. BORDEN : Et cette élimination....

M. FIELDING : Ne concerne que le tarif spécial.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas du tout ce que vient de dire l'honorable député de Winnipeg.

M. FIELDING : L'honorable député de Winnipeg va plus loin. Il voudrait qu'il ne fût jamais tenu compte de ces droits d'accise dans l'évaluation de la marchandise. Si des marchandises étaient importées d'Angleterre, en vertu de la loi canadienne, le droit d'accise fait partie de la valeur de ces marchandises. L'honorable député de Winnipeg dit que cela ne devrait pas être. Nous avons éliminé le droit d'accise de l'évaluation dans le cas de l'article relatif au "dumping"; il va plus loin et demande que les droits d'accise soient éliminés partout.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement, mais le point soulevé par l'honorable député de Winnipeg est celui-ci: Je ne sais pas si l'exemple que je vais donner s'adapte bien, mais il doit s'adapter, si c'est ainsi que se fait l'opération. Vous achetez aux Etats-Unis des marchandises frappées d'un droit d'accise; vous les achetez en entrepôt et les expédiez au Canada. Aux termes de la loi générale des douanes, vous êtes tenu d'acquitter les droits non seulement sur le prix des marchandises, mais aussi sur le droit d'accise ajouté à ce prix. C'est très bien. Mais en vertu de cette disposition spéciale, vous seriez aussi obligé d'acquitter les droits spéciaux.

M. FIELDING : Non : l'article relatif au "dumping" ne s'appliquerait pas, dans ce cas.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ?

M. FIELDING: Je ne dois pas dire d'une manière absolue, que l'article relatif au "dumping" ne s'appliquerait pas, car il peut y avoir d'autres conditions, mais si, dans l'évaluation des marchandises on comprenait aussi le droit d'accise, on se trouverait, peut-être, à imposer un droit de douane excessif. Que le droit d'accise fasse, légitimement ou non, partie de l'évaluation, dans le cas du tarif ordinaire, nous considérons qu'il ne serait pas juste de l'ajouter à la valeur de la marchandise, dans le cas du tarif spécial relatif au "dumping" qui est en quelque sorte une amende.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable ministre a raison, j'ai tort, mais je veux que nous comprenions bien. Le paragraphe dont parle l'honorable député de Winnipeg est celui-ci:

Pourvu de plus qu'il ne soit pas tenu compte des droits d'accise lorsque se fera l'évaluation des marchandises dans le but d'imposer le droit spécial, quand les marchandises peuvent être admises en vertu du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne.

Par conséquent, il fait observer que le droit d'accise ne doit pas entrer en ligne de compte dans la fixation du droit spécial, lorsque le tarif de faveur est applicable aux marchandises importées; mais cette réserve indique que c'est le contraire dans tous les autres cas. Est-ce là que l'honorable député de Winnipeg veut en venir ?

M. FIELDING : Non, le représentant de Winnipeg est en communion d'idée avec nous jusque-là, mais il désire invoquer la loi des douanes pour qu'on ne fasse pas entrer le droit d'accise en ligne de compte dans l'estimation de la valeur de la marchandise dans les cas ordinaires, et non pas pour établir le droit à payer dans les cas de mévente ou "dumping".

M. R. L. BORDEN : Naturellement, c'est élargir le champ de la discussion.

M. FIELDING : Cest la question qu'il nous demande d'étudier et de trancher dans le sens qu'il indique, si c'est possible.

M. R. L. BORDEN : N'est-il pas vrai que vous devez tenir compte du droit d'accise afin de décider s'il y a lieu d'exiger un droit spécial?

M. FIELDING : Nous le devrions sous cette disposition.

M. R. L. BORDEN : Mais, elle ne s'applique qu'au tarif de faveur.

M. FIELDING : D'accord.

M. R. L. BORDEN : Puisqu'elle ne s'applique qu'au tarif de faveur, vous faites donc entrer le droit d'accise en ligne de compte.

M. FIELDING : Oui.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que je disais.

M. FIELDING : Très bien.

M. R. L. BORDEN : Eh bien ! c'est pousser à l'extrême, selon moi. C'est là une application du principe beaucoup plus rigoureuse que celle que le député de Winnipeg nous a signalée.

M. FIELDING : Dans le cas où le tarif de faveur n'est pas applicable.

M. R. L. BORDEN : Oui. Faites abstraction de ce tarif et dans quelle position vous trouvez-vous? Bien que le droit d'accise ne soit pas exigible à l'étranger, quand on achète pour l'exportation, bien que vous entreposiez vos marchandises; néanmoins, on prélève, à l'arrivée au Canada, le droit spécial sur tous les articles qui auraient été frappés d'un droit d'accise s'ils avaient été consommés dans le pays d'exportation. Cest faire preuve d'une extrême rigueur dans le prélèvement du droit spécial. Voilà ce que je désire faire ressortir.

M. FIELDING : Je comprends. Vous prétendez qu'il ne faudrait pas faire entrer le droit d'accise en ligne de compte dans la fixation du droit spécial à payer, soit que le tarif de faveur s'applique ou non.

M. R. L. BORDEN : Cela me semble une application rigoureuse de la loi.

M. FIELDING : Le résultat est avantageux pour l'exportateur anglais. Je saisis parfaitement la pensée de l'honorable député.

M. BARR : Le résultat n'est-il pas de nous faire payer l'article plus cher?

M. FIELDING : Oui-dà !

6. Les articles, produits et manufactures par un pays quelconque n'accordant pas au Canada le traitement de la nation la plus favorisée, pourront être sujets à une surtaxe en plus des droits spécifiés dans ladite annexe "A", ladite surtaxe représentant en chaque circonstance un tiers du droit spécifié dans le tarif général à ladite annexe "A".

1.) Chaque fois qu'il s'agira de décider si la surtaxe doit être appliquée à un pays étranger ou à des marchandises, ce sera au ministre des Douanes à se prononcer et sa décision sera finale.

Le Gouverneur, par décret en conseil, pourra cependant, édicter des règlements, pour que l'objet de cette résolution au sujet de ladite surtaxe soit atteint, et il pourra aussi par décret en conseil suspendre de temps à autre l'application de la surtaxe sur les marchandises d'un pays quelconque.

M. FIELDING : Cette résolution confère en toutes lettres le pouvoir de suspendre l'application de la surtaxe, pouvoir qui n'était accordé qu'implicitement.

M. ARMSTRONG : Le ministre peut-il nous dire s'il y a lieu d'espérer que la surtaxe disparaîtra ?

M. FIELDING : Il est difficile de répondre à cette question. Des négociations, ou plutôt des pourparlers sans caractère officiel, ont eu lieu avec des personnes qui s'occupent du commerce avec l'Allemagne. On nous a laissés croire qu'un arrangement amiable pourrait être conclu avant longtemps, mais je ne suis pas en état d'en dire davantage.

M. ARMSTRONG : A-t-on constaté qu'il s'importait une grande quantité d'articles allemands par la voie d'intermédiaires anglais, de manière à les soustraire à la surtaxe.

M. FIELDING : Le public a toujours cru qu'on éludait la loi à cet égard, mais nous tenons des meilleures sources qu'il n'en est rien. La question a été soigneusement tudiée et nous sommes d'avis que cette impression est erronée.

M. R. L. BORDEN : Combien a-t-on perçu de droits en vertu de cette disposition depuis deux ou trois ans ?

M. FIELDING : L'an dernier, la surtaxe a rapporté $550,000.

M. R. L. BORDEN : Sur les produits allemands exclusivement ?

M. FIELDING : Les droits perçus sur les marchandises allemandes représentent une somme beaucoup plus forte ; il ne s'agit que de la surtaxe.

M. R. L. BORDEN : Mais elle ne s'applique qu'à l'Allemagne.

M. FIELDING : A tous le articles de provenance allemande, même lorsqu'ils viennent d'autres pays.

M. LALOR : L'Allemagne frappe-t-elle d'une surtaxe toutes les marchandises importées du Canada ?

M. FIELDING : Elle applique au Canada le tarif maximum.

M. FOWLER : N'y a-t-il pas une surtaxe aussi ?

M. FIELDING : Je crois qu'elle a le pouvoir d'imposer une surtaxe outre les droits du tarif maximum qu'elle prélève actuellement.

M. FOWLER : Quelle est la différence entre le tarif maximum et le tarif minimum en Allemagne ?

M. FIELDING : La différence n'est pas uniforme ; elle varie et, parfois, elle est considérable

M. LALOR : L'Allemagne applique-t-elle aux marchandises américaines le même tarif qu'aux marchandises canadiennes ?

M. FIELDING : Il y a une convention temporaire d'un an de durée entre les Etats-Unis et l'Allemagne, Grâce à cette convention, les Américains ont plus d'avantages que nous pour l'exportation de certains articles.

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre que la surtaxe ne s'applique pas aux marchandises que nous exportons en Allemagne?

M. FIELDING : Si je ne me trompe pas, il n'y a pas de surtaxe dans le sens que nous prêtons à ce sujet. Mais, on applique le tarif maximum aux importations de provenance canadienne.

M. ARMSTRONG : Ce tarif ne s'applique-t-il qu'à ces importations ?

M. FIELDING : C'est le tarif maximum et nous aimerions mieux le tarif minimum, bien entendu.

M. LALOR : Ma foi, oui.

M. HENDERSON : Si j'ai bien compris, le ministre a dit qu'on n'éludait guère la loi en faisant passer les articles allemands par l'Angleterre. Toutefois, en examinant dans son ensemble l'application du tarif de faveur aux marchandises frappées de la surtaxe, nous ne devons pas perdre de vue que, sous le couvert des avantages accordés à l'Angleterre, nous favorisons l'importation

d'une grande quantité d'articles provenant de l'Allemagne, de la Russie, de l'Autriche ou de la Belgique. J'ignore si on pourrait obvier à cet inconvénient tout en maintenant les avantages conférés à l'Angleterre. Pourtant, il me semble que nos faveurs ne se bornent pas à ce pays et que nous favorisons, en réalité, presque toutes les nations européennes en permettant l'importation privilégiée d'articles dans la fabrication desquels la main-d'œuvre anglaise n'entre que pour le quart.

L'été dernier, en visitant en Ecosse une grande fabrique de toiles, où se fait beaucoup de linge de table et autres articles en toile, j'ai été surpris d'apprendre que le fil employé dans cette fabrique, loin d'être de provenance domestique, était importé du continent, et surtout de Russie. Eh bien, cette matière première représente une quantité considérable de main-d'œuvre, et il se trouve que pour ce fil, importé en franchise dans la Grande-Bretagne, nous accordons une préférence à la Russie, absolument comme nous accordons une préférence à l'Angleterre et à l'Ecosse, où ce fil est converti en tissu. La même remarque s'applique à le laine de Saxe importée de Belgique en Ecosse pour la fabrication des beaux tissus que nous importons d'Ecosse. Le filage des belles laines de Saxe ne se fait plus en Ecosse. De sorte que, pour cet article, nous accordons à la main-d'œuvre à vil prix de la Belgique la même préférence qu'à la Grande-Bretagne. Il me semble que si nous voulons que ce tarif soit véritablement un tarif de faveur, nous devrions faire en sorte que ces pays d'Europe ne reçoivent pas la même préférence que la Grande-Bretagne, surtout quand des droits différentiels sont imposés sur les marchandises que nous exportons en quelques-uns de ces pays. Je crois que nous devrions opérer un changement dans la valeur de la main-d'œuvre attachée aux marchandises venant d'Angleterre, pour leur donner droit à la préférence. Au lieu de 25 p. 100, ce devrait être 75 p. 100, et de la sorte ce serait bien plus véritablement une préférence anglaise, et non pas une préférence qui pourrait amener la main-d'œuvre à vil prix du continent de l'Europe en concurrence avec la main-d'œuvre de nos propres gens, surtout quand on songe à la façon dont l'Allemagne nous a traités en taxant nos marchandises à un taux plus élevé que celui imposé sur les produits de tout autre pays. C'est là une question qu'il nous faut considérer sérieusement, avant d'adopter ce tarif. Je crois savoir que les dispositions présentement à l'étude ne fixent pas le chiffre de la main-d'œuvre anglaise, et que cela reste à être déterminé par décret du conseil. Voilà encore, je le crains bien, l'un de ces cas où nous laissons trop de latitude au conseil. Je suis absolument de l'avis de l'honorable député de York, quand il dit qu'il nous faut insister pour nous réserver tout ce qui concerne les taxes et le tarif, et je crois que le Gouvernement, avant le vote final, devrait soumettre au Parlement la question de savoir si c'est 25 ou 75 p. 100 de main-d'œuvre anglaise qu'il faudra stipuler pour le tarif de préférence.

M. FIELDING : Je dois répéter ce que j'ai déjà dit, et c'est que, bien qu'on ait voulu croire que le décret du conseil laissait entendre que le 25 p. 00 de main-d'œuvre anglais comprenait les profits du marchand, nous prétendons qu'il n'en saurait être ainsi et qu'il faut qu'il y ait là 25 p. 100 de main-d'œuvre, au sens exact du mot. Cela, jusqu'à un certain point, devrait suffire à satisfaire mon honorable ami. Quand il dit que nous devrions exiger 75 p. 100 de main-d'œuvre anglaise, cela équivaut à dire que nous ne devrions avoir aucun rang de préférence, car l'Angleterre ne produit pas beaucoup de matières premières. Les manufacturiers anglais fabriquent ou assemblent les matériaux qu'ils importent de toutes les parties du monde, et s'il nous fallait exiger 75 p. 100 de main-d'œuvre anglaise ce serait là pour ainsi dire annuler complètement la clause de notre tarif de faveur. Nous comprenons parfaitement qu'il importe que cela soit pris en sérieuse considération. Nous avions cru, tout d'abord, que 25 p. 100 serait suffisant, mais quand nous avons vu que cela pouvait prêter à trop d'interprétations diverses nous avons spécifié qu'il fallait que ce 25 p. 100 représentât autant de main-d'œuvre anglaise, au sens exact du mot.

M. HENDERSON : Tout serait fort bien, s'il ne s'agissait que d'accorder une préférence aux produits véritables de l'industrie anglaise. Mais je ne crois pas que nous devrions continuer, comme nous le faisons, à accorder une préférence à la Russie, à l'Allemagne, à l'Autriche, à la Belgique et autres pays d'Europe, où l'on travaille de longues heures à vil prix, et qui ne nous donnent aucuns avantages équivalents. C'est déjà assez, pour des raisons patriotiques et sans rien recevoir en retour, d'accorder une préférence à la Grande-Bretagne, sans qu'on vienne encore nous demander de mettre les autres pays sur le même pied. Et même, je ne suis pas éloigné de croire que ces autres pays retirent autant d'avantages de notre tarif de faveur que n'en reçoit la Grande-Bretagne.

M. BENNETT : Puis-je demander à l'honorable ministre, si, dans ce 25 p. 100 de main-d'œuvre anglaise, on a aussi supputé le coût de l'emballage et des caisses d'emballage, pour exportation au Canada? Quelle a été la règle jusqu'à présent, et quelle doit être la règle à l'avenir ?

M. FOWLER : Je me permettrai aussi de demander si cela doit en outre comprendre le profit de l'intermédiaire ?

M. FIELDING : Quand les marcahndises passent par les mains d'un marchand qui

comprend son propre profit dans le 25 p. 100, nous supprimons cela. Le 25 p. 100 ne doit comprendre que la main-d'œuvre. Quand l'emballage est compris, comme c'est souvent le cas, dans le coût de l'article, alors il y aurait lieu de le considérer comme faisant partie du 25 p. 100. Si l'emballage est facturé séparément, ainsi que cela arrive quelquefois, il faudra établir à part cette estimation. Mais, en règle générale, je crois que l'emballage devra être compris, pourvu bien entendu qu'il représente de la main-d'œuvre anglaise.

M. BENNETT : Je crois savoir que bon nombre de lainages sont importés en Angleterre, où on ne leur fait subir que très peu de changements. On a attiré tout particulièrement mon attention sur des manteaux importés en Angleterre, où on ne fait que coudre des boutons et des parements. Chacun sait que le bois coûte très cher en Angleterre. Si, dans ce 25 p. 100, vous ajoutez l'emballage en papier imperméable, puis dans une caisse en bois, vous augmentez par là même considérablement la valeur. On devrait adopter pour règle d'exclure entièrement le coût de l'emballage, y compris le travail de l'emballeur et le papier intérieur ou les caisses en bois. Il est évident que le coût du bois employé en Angleterre pour les emballages, et le coût d'entourer les caisses de feuillard, doit être très considérable. Et il peut arriver, en outre, que ces emballages soient majorés afin de grossir le chiffre des factures. Je crois donc qu'il devrait être spécifié que le coût de l'emballage soit entièrement éliminé dans la supputation de ce 25 p. 100.

M. FIELDING : Tout ce que je puis dire, c'est que chaque fois qu'on attirera l'attention du département des Douanes sur quelques cas particuliers, comme par exemple pour ces manteaux, on cherchera à s'assurer de ce qu'il en est. Le tarif de faveur ne devrait pas pouvoir s'appliquer à des marchandises étrangères, importées en Angleterre, et qui n'exigent pas d'autre travail supplémentaire que la pose de boutons, ou autre chose de ce genre. Quant à l'emballage, c'est là aussi une question assez compliquée dont il y aura lieu de s'occuper.

M. BENNETT : Ne pourrait-il pas être stipulé dans le décret que, dans la supputation du 25 p. 100, on ne prendra nullement en considération le coût de l'emballage, soit pour le travail de l'emballeur ou les maatériaux employés ?

M. FIELDING : Si cet emballage est de provenance anglaise, quelles raisons pourrait-on avoir de l'exclure ? Ce que nous voulons obtenir, c'est l'assurance qu'il y a une certaine quantité de main-d'œuvre anglaise dans l'envoi. Il y aurait infraction de la loi, pour les manteaux ou autres marchandises ne recevant en Angleterre que très peu de travail supplémentaire, mais l'exclusion en bloc de tous les emballages serait chose trop rigoureuse. Ces emballages représentent du travail anglais, et alors pourquoi les exclure ?

M. BENNETT : Selon moi, toute l'idée de la préférence repose sur ceci : que, tout en favorisant l'ouvrier anglais,il ne conviendrait pas d'aller plus loin que cela. On ne peut pas mettre sur le même pied le travail d'un journalier, comme celui d'un emballeur, et le travail d'un ouvrier exigeant de l'adresse et de l'expérience. Et c'est là cependant ce que vous faites. Vous n'établissez aucune différence entre l'homme qui n'a à manœuvrer qu'une hache ou une scie et l'artisan qui produit les marchandises.

M. FIELDING : Nous n'avons jamais voulu établir de différence entre les diverses classes d'ouvriers anglais. Nous tenons seulement à ce qu'il y ait une certaine proportion de main-d'œuvre anglaise. Si un article coûte $3 et est importé en Angleterre pour y être manufacturé, il faudra que cet article ait en plus un tiers de sa valeur en main-d'œuvre anglaise. Cela représente en tout $4. Le quart de $4 équivaut à 33 p. 100 du coût original, et vous aurez ainsi à ajouter 33 p. 100 de main-d'œuvre anglaise à la main-d'œuvre étrangère. La valeur se trouverait alors $4, et cela amène cet article dans les conditions voulues pour que 25 p. 100 soient de la main-d'œuvre anglaise.

M. BENNETT : Laissez-moi attirer votre attention sur les glaces. Ce qui augmente beaucoup le prix de revient des glaces c'est l'emballage, qui se compose de caisses très lourdes clouées avec le plus grand soin et munies de bandes de tôle. Qu'arrivera-t-il pour la déclaration en douane ? L'exportateur doit produire une déclaration indiquant combien de travail a été fait dans la Grande-Bretagne, et combien à l'étranger. Pour ce qui est du travail exécuté dans la Grande-Bretagne, fait-on une distinction entre le travail de l'ouvrier et celui du journalier ?

M. FIELDING : Le tarif de préférence ne s'applique pas à ces cas-là, car alors les glaces ne sont pas fabriquées dans la Grande-Bretagne, mais y sont seulement emballées.

M. FOWLER : Elles y sont fabriquées en entier.

M. FIELDING : Alors la question du 25 p. 100 n'a pas à être prise en considération. S'il ne s'agit que d'un article étranger ne faisant que passer dans Londres, il n'y aurait aucunement lieu de lui appliquer le tarif de préférence, même si l'emballage était d'un prix élevé.

M. BENNETT : Je n'ai peut-être pas été bien inspiré de parler de ces glaces. Je n'ai voulu que citer un exemple de la cherté de certains emballages. Il arrive souvent que ces emballages coûtent très cher.

M ARMSTRONG : L'honorable ministre a-t-il quelques fonctionnaires, dans la Grande-Bretagne, qui soient chargés de s'enquérir de la valeur des articles expédiés en vertu de la clause de préférence ?

M. FIELDING : Nous n'avons là-bas aucun officier de douane s'occupant spécialement de cela, mais nous utilisons jusqu'à un certain point les services de nos fonctionnaires fixés en Angleterre.

M. ARMSTRONG : Quels sont ces fonctionnaires ?

M. FIELDING : De temps à autre, nous nous renseignons auprès des employés attachés au bureau du haut commissaire.

M. ARMSTRONG : Leur permet-on l'accès des manufactures, afin qu'ils puissent examiner les marchandises et s'assurer que ces marchandises sont évaluées à leur valeur, et non pas seulement importées d'Allemagne et recevant quelque petites retouches en Angleterre ?

M. FIELDING : Je ne m'attends pas que cela puisse donner lieu à des difficultés. Il est déjà arrivé aux Etats-Unis qu'on nous ait refusé l'accès des fabriques, mais nous avions le remède en nos propres mains. Quand ces fabriques envoyaient des marchandises au Canada, elles étaient frappées d'embargo, et alors on était bien heureux d'en passer par les conditions que nous voulions imposer. Les fausses déclarations de valeurs ne sont pas aussi fréquentes en Angleterre, et il y a plutôt lieu d'exercer notre surveillance d'un autre côté ?

M. ARMSTRONG : Est-ce que l'exportateur allemand ne pourrait pas envoyer ses marchandises par l'intermédiaire du fabricant anglais ?

M. FIELDING : On a souvent parlé de cela dans les journaux, et quelquefois aussi devant la Chambre, mais chaque fois que nous sommes allés à la source de ces bruits nous avons constaté qu'il n'y avait rien ou presque rien sur quoi ces bruits pouvaient s'étayer.

M. ARMSTRONG : Si je ne me trompe pas, les marchandises importées du Canada en Allemagne sont assujetties au tarif maximum, sans compter une surtaxe spéciale en plus de ce que les marchandises venant des Etats-Unis et d'autres pays ont à acquitter pour entrer en Allemagne.

M. FIELDING : Le tarif allemand contient un tarif minimum, un tarif maximum, et une clause autorisant l'imposition d'une surtaxe. Nos marchandises sont assujetties au tarif maximum. Les Etats-Unis ont conclu un arrangement spécial pour un an, en vertu duquel et pour certains articles, ils reçoivent des avantages refusés au Canada. Je ne crois pas qu'il y ait, en aucun cas, une surtaxe au-dessus du tarif maximum.

M. ARMSTRONG : Et l'exportateur canadien doit payer une surtaxe supplémentaire ?

M. FIELDING : La grande question est de savoir qui paie ces droits.

M. BLAIN : Comment le gouvernement allemand a-t-il donné avis au Canada que son tarif maximum serait appliqué aux marchandises canadiennes ? Comment aussi, d'autre part, le Gouvernement canadien a-t-il donné avis à l'Allemagne que la surtaxe serait appliquée aux marchandises allemandes entrant au Canada ?

M. FIELDING : En réponse à la première question, je ne saurais dire au juste si on nous a donné ou non avis. Je serais plutôt porté à croire qu'aucun avis ne nous fut donné. Ce qui est plus probable, je crois, c'est que le tarif maximum a été imposé aux marchandises canadiennes au moment où le gouvernement allemand a jugé bon de le faire. Le Canada ayant opté pour la préférence anglaise, l'Allemagne prit ombrage de la chose, et dès que la dénonciation du traité allemand eût eu son effet—je crois que ce fut le 1er août 1898—le gouvernement allemand nous appliqua immédiatement son tarif maximum.

Nous n'avons certainement donné aucun avis officiel aux autorités allemandes de la date particulière à laquelle nous voulions imposer la surtaxe. Nous nous sommes contentés de lui faire des observations et d'essayer de lui démontrer qu'il ne nous traitait pas avec justice, et nous lui demandâmes de revenir sur sa décision et de nous traiter plus libéralement. Tout cela entraîna des négociations de plusieurs mois, et à la fin la surtaxe fût adoptée, mais je ne crois pas que nous en ayons donné aucun avis formel. Comme pour tout ce qui touche au tarif, cette surtaxe vint en vigueur au moment où le bill sur le tarif fut présenté à la Chambre.

M. E. D. SMITH : Alors nos produits sont frappés d'une surtaxe additionnelle ?

M. FIELDING : Je ne le crois pas. Si mon honorable ami l'affirme, je ne le contredirai pas, mais je crois qu'après la dénonciation du traité, après que nous eumes accordé à la Grande-Bretagne la préférence qui a été suivie de la dénonciation du traité mettant obstacle à l'objet que nous avions en vue, le 1er août 1898, alors que nous ne retirions plus aucun avantage des privilèges pouvant s'attacher à ce traité et que ce traité avait pris fin, l'Allemagne conclut un nouveau traité avec la Grande-Bretagne qui ne comprenait pas le Canada et accorda le traitement de la nation la plus favorisée à la Grnde-Bretagne en excluant le Canada de ces avantages. Cela dura ainsi plusieurs mois, et ce ne fut qu'après avoir fait plusieurs inutiles remontrances que le Canada adopta la surtaxe. Mais je ne vois

pas qu'aucune surtaxe additionnelle ait été imposée par l'Allemagne.

M. E. D. SMITH : Cela s'est passé en 1898. Le tarif maximum a lors été imposé. Mais l'Allemagne a pris, depuis, une autre décision à notre égard, et ce fut le 1er mars dernier. On a dû alors imposer une surtaxe.

M. FIELDING : Je n'aimerais pas à rien assurer. Il est bien possible que mon honorable ami ait eu une occasion d'étudier cela de plus près que moi. Mais ce que l'Allemagne a fait, en mars, ça été d'adopter un nouveau tarif différent jusqu'à un certain point de l'ancien, mais on impose toujours au Canada le tarif maximum et non la surtaxe. Cette surtaxe pourrait fort bien être imposée, car l'autorisation en a été donnée, absolument comme chez nous, mais la chose n'a jamais encore été mise en vigueur à l'encontre du Canada.

M. BARR : Le taux maximum n'a pas été imposé aux autres colonies de la Grande-Bretagne, mais seulement au Canada.

M. FIELDING : C'est le Canada qui a eu un différend avec l'Allemagne et c'est lui qui a accordé des avantages à la mère patrie. C'est au Canada qu'on en voulait et c'est lui qu'on a puni.

M. LALOR : Puis-je savoir si l'imposition de la surtaxe a causé une diminution considérable de nos exportations en Allemagne ?

M. FIELDING : Elle n'a pas causé une diminution considérable. Naturellement, nous n'aimons pas à déprécier le commerce de n'importe quel endroit. Nous sommes bien aises d'étendre nos relations commerciales ; mais, en réalité, je ne crois pas que la décision de l'Allemagne ait nui à personne au Canada. En somme, ce sont plutôt les marchands allemands que les exportateurs canadiens qui ont subi des pertes. Selon moi, le Canada n'a éprouvé que des pertes minimes. Cependant, s'il est possible de conclure des arrangements à l'amiable et d'augmenter nos débouchés, cela vaudrait mieux, même si nous pouvions nous en passer.

M. BARR : Assurément, le ministre ne doit pas prétendre que le tarif élevé de l'Allemagne n'a pas nui au Canada ?

M. FIELDING : Si le tarif allemand eût été moins élevé nous aurions exporté plus de marchandise en Allemagne, mais nous avons trouvé d'excellents débouchés ailleurs et je ne crois pas que personne ait eu beaucoup à souffrir. Cependant, ce n'est pas à dire que nous devions cesser nos rapports commerciaux avec l'Allemagne. Il faut chercher partout de nouveaux marchés.

M. TAYLOR : Je crois que c'est trop peu exiger que de demander que la main-d'œuvre anglaise représente le quart de la valeur des articles importés. En effet, nous savons qu'à l'heure qu'il est on importe au Canada, au grand désavantage de nos fabricants, des marchandises allemandes auxquelles on applique le tarif de faveur. Je connais deux établissements industriels de la ville où j'habite qui souffrent de cette disposition. D'un autre côté, je crois que ce serait trop exiger que de demander que la main-d'œuvre anglaise représente les trois quarts de la valeur des importations, comme le suggère le député de Halton (M. Henderson). Le prix de revient de la matière brute ou des articles en partie ouvrés que le fabricant anglais importe d'Allemagne représente plus que le quart du coût de la marchandise. Je prendrais un moyen terme, la moitié. Cela mettrait fin à l'importation des articles allemands par la voie de l'Angleterre.

M. FIELDING : Et, aussi, à l'importation des marchandises anglaises.

M. TAYLOR : Non, la main-d'œuvre anglaise représenterait la moitié de la valeur des articles en partie ouvrés importés d'Allemagne. Le quart n'est pas assez, car nous savons qu'à l'heure qu'il est, la main-d'œuvre n'entre que dans une faible proportion dans nos importations d'Angleterre et que c'est l'Allemagne qui retire tous les bénéfices au grand détriment des fabricants canadiens.

M. ARMSTRONG : Pourquoi les autorités canadiennes ont-ils imposé une surtaxe sur les marchandises allemandes en 1903 puisque, de l'aveu du ministre, l'Allemagne n'a fait que nous appliquer le tarif maximum ?

M. FIELDING : On nous appliquait le tarif minimum et l'Allemagne a trouvé à redire parce que nous accordions des avantages à la Grande-Bretagne. Cette conduite de sa part nous a paru très injuste. Nous ne lui refusions pas le traitement que nous accordions aux nations le plus favorisées ; nous avions pour elle les mêmes égards que pour tout autre pays étranger. Ainsi, nous avions conclu un traité avec la France; nous consentions à accorder à ses produits certains avantages sur nos marchés. Nous avons étendu ces faveurs à l'Allemagne ; nous avons fait pour elle autant que pour toute autre nation étrangère. Mais, elle s'est fâchée parce que nous refusions de la mettre sur le même pied que la Grande-Bretagne.

Cela nous a paru injuste. Nous avons cru que c'était une méprise de sa part, qu'elle s'imaginait que nous la traitions moins bien que d'autres pays étrangers. Nous avons cherché à nous expliquer, d'abord par les voies diplomatiques ordinaires, par l'intermédiaire du commissaire canadien, du ministère des Colonies, du ministère des Douanes du même pays : en bassadeur anglais à Berlin, du ministère des Affaires étrangères d'Allemagne, du miistère des Douanes du même pays ; en

un mot, par tous les canaux officiels. Nous avons cherché à expliquer la situation de cette manière pendant quelques mois, mais sans succès. Ensuite, nous avons discuté la question officieusement et sans formalités avec M. Bopp, le consul général d'Allemagne à Montréal. M. Bopp a eu un successeur depuis. En fin de compte, nous avons fait une démarche inusitée en lui adressant une lettre officielle. Nous avions eu de la difficulté à communiquer avec les autorités allemandes par les voies diplomatiques ordinaires, de sorte que nous préparâmes un mémoire que nous transmîmes à M. Bopp en le priant de le communiquer à son gouvernement. Nous lui faisions observer que le public murmurait contre cette injustice, que des députés de la gauche nous reprochaient la patience dont nous faisions preuve envers l'Allemagne. Nous voulions bien attendre encore, disions-nous, mais il nous semblait que l'Allemagne nous traitait sévèrement et injustement. Nous lui demandions de revenir sur sa décision et de rétablir l'état de choses qui existait avant la dénonciation du traité.

L'Allemagne aurait pu se plaindre à bon droit, si nous l'avions traité moins bien que les autres nations étrangères, mais nous entreprenions de lui prouver qu'il n'en était rien. Nous lui disions : Nous vous avons donné tout ce que nous accordons aux pays étrangers, même à la nation française, bien que celle-ci nous ait fait quelques concessions que vous ne nous avez pas faites. Il nous semble que vous devriez nous laisser sur le pied où nous étions depuis des années. Le gouvernement allemand fit la sourde oreille; il persista à nous appliquer son tarif maximum. Dans ces circonstances, nous avons établi la surtaxe.

M. ARMSTRONG : Aujourd'hui, les exportateurs canadiens sont certainement soumis à un désavantage en Allemagne, attendu qu'ils doivent y acquitter des droits de douane plus élevés que dans tout autre pays.

M. FIELDING : On peut différer d'opinion quant au tarif qui nous est appliqué, mais il est incontestable que nos produits ne jouissent pas des mêmes avantages que les marchandises américaines, à cause d'une convention qui prendra fin cette année.

M. BENNETT : Si je comprends bien ce qui a lieu, lorsque l'Angleterre exporte des articles au Canada, il faut une déclaration attestant que les articles ont été en partie ouvrés en Grande-Bretagne. Je demanderai au ministre si cette déclaration indique ce qui a été fait en Angleterre et ce qui a été fait dans un pays étranger.

M. FIELDING : Non, il n'est pas nécessaire d'indiquer exactement ce qui a été fait en Angleterre, mais la déclaration doit établir que la main-d'œuvre représente le quart de la valeur de l'article importé. Si elle représente plus, il n'est pas nécessaire de le dire, mais il faut le quart au moins.

M. BENNETT : Si je comprends bien, lorsque le ministère a fixé la détaxe au tiers du droit, l'industrie lainière du Canada a été l'une des plus éprouvées. Je ne prétends pas connaître la question à fond, mais je me suis renseigné sur plusieurs points. On se plaint, surtout parmi les fabricants de tricots des avantages que donne aux pays du continent européen cette disposition du tarif relative au coût de l'emballage. Au surplus, le ministre sait que le bois expédié du Canada doit être d'une bonne qualité. On ne peut pas envoyer en Angleterre du bois mince; il faut du bois de 1 pouce ou de 1 pouce ¼ d'épaisseur.

J'ai entendu dire que là-bas on n'a pas les mêmes facilités qu'ici pour obtenir des planches de peu d'épaisseur. Par conséquent, ces caisses d'emballage sont toutes d'un bois d'une meilleure qualité. Comme le bois qui sort de cepays vaut probablement de 40 à 50 dollars, il est manifeste que cela représente une forte dépense Occupons-nous des tricots, par exemple, Ils sont d'abord placés dans une caisse de bois d'un prix élevé qu'on entoure de cercle de fer pour la protéger pendant le transport. De plus, comme ces tricots se composent, disons, de vêtements de dessous de différentes sortes, ils sont assortis d'après leur grandeur et la couleur et mis dans des boîtes de carton distinctes. Or, ces boîtes de carton, la majeure partie du moins, ont été fabriquées avec de la pâte de bois exportée en Angleterre. Cela représente encore une forte dépense. Pour une caisse de bonne grandeur, il y a d'abord le coût de la caisse de bois, puis les boîtes de carton placées à l'intérieur qui sont elles-mêmes enveloppées dans du papier fabriqué avec de la pâte de bois exportée de la Suède, de la Norvège ou du Canada. Il s'ensuit nécessairement que le coût de ces caisses d'emballage et des boîtes de coton n'est pas loin d'atteindre les 25 p. 100 de la valeur représentés par la main-d'œuvre. Le département devrait se faire un devoir de fournir à la Chambre des renseignements sur la valeur comparée des caisses extérieures, des boîtes de carton et des cercles de fer qui complètent l'emballage des articles à l'exportation. Si cela représente une grande partie du coût des articles, le fabricant de lainages et le tisserand drapant de ce pays ne sont pas protégés contre le fabricant et le tisserand d'Angleterre. Ils doivent non seulement soutenir la concurrence des fabricants de lainages mais des ouvriers qui confectionnent les caisses. Le département des Douanes possède-t-il des renseignements qui lui permettraient de faire connaître à la Chambre quelle partie des 25 p. 100 de main-d'œuvre représente le coût de l'emballage?

M. FIELDING : Le ministre des Douanes m'apprend que ces colis offrent une telle va-

riété qu'il est impossible de donner une réponse générale. Tout ce que le département exige, c'est une déclaration attestant que, dans l'un ou plusieurs de ces pays, c'est-à-dire des pays anglais, la main-d'œuvre a pris part à la fabrication de chaque article mentionné dans la facture, jusqu'à concurrence du quart au moins de la valeur de chacun de ces articles dans l'état où ils se trouvent au moment de l'exportation au Canada. Or, dans ce quart est naturellement comprise la main-d'œuvre sous toutes ses formes. Mais, nous n'avons pas cherché à établir une distinction entre le travail des artisans dans la fabrique et celui du boîtier. Le ministère des Douanes semble s'être efforcé d'appliquer la loi d'une façon intelligente. Si on exige que la main-d'œuvre anglaise représente la moitié de la valeur de l'article, on n'accordera plus d'avantages à la mère patrie. Selon moi, une partie raisonnable de la main-d'œuvre contribuant à la fabrication des marchandises importées ne doit guère dépasser 25 p. 100. Si vous exigez la moitié, vous écarterez complètement les produits de l'industrie anglaise.

M. BENNETT : Je ferais abstraction complète du coût de l'emballage, car il doit représenter une bonne somme. Le ministre sait, d'abord, que le Canada ne peut exporter en Angleterre que du bois de qualité supérieure et, ensuite, qu'il serait impossible d'expédier du bois noueux parce qu'il se briserait pendant l'embarquement ou dans la cale des navires. Je crois qu'en Angleterre les scieries ne sont pas pourvues des machines que nous avons pour débiter du bois d'une faible épaisseur. D'ailleurs, le seraient-elles qu'on ne pourrait pas mettre ces articles dans des boîtes minces sans les exposer à des détériorations. J'apprends qu'au Canada on emploie pour l'exportation le meilleur bois qui coûte de 40 à 50 dollars le mille pieds. Et, en Angleterre, on se sert d'un bois de la même qualité pour la fabrication des caisses. Nous n'ignorons pas, non plus, que les boîtes de carton coûtent cher, attendu que la pâte de bois est importée de l'étranger tandis que les boîtes ne peuvent l'être à cause de leur fragilité et de l'espace qu'elles occupent. Ainsi, le fabricant de lainages de ce pays est désavantagé, d'abord, à cause de la qualité supérieure du bois qui entre dans la fabrication de la caisse extérieure et, ensuite, à cause la cherté des boîtes de carton qui contiennent les articles exportés.

Je crois que le département devrait prendre pour règle à l'avenir de ne tenir aucun compte du coût des caisses de bois ou des boîtes de carton ni de la main-d'œuvre employée à leur confection.

M. LOGGIE : Force m'est de contredire en partie ce que le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) dit de la valeur de ce bois. Je lui apprendrai qu'on exporte des millions de pieds de voliges d'épinette dont une grande partie sert à la fabrication des caisses d'emballage en Angleterre. Il y a dans le Royaume-Uni des scieries spécialement outillées pour le débitage de ces voliges de 3 pouces d'épaisseur en planches de $\frac{1}{2}$ pouce ou de $\frac{3}{8}$ de pouce. Ce bois, lorsqu'il est de l'une des trois premières qualités, se vend $15 environ le mille pieds, livré sous vergues et il faut ajouter de 5 à 6 dollars pour le fret. Il me semble donc que l'honorable député exagère lorsqu'il nous parle du coût de la caisse extérieure.

Puisque j'ai la parole, j'en profiterai pour dire au ministre que le gouvernement allemand, si je ne me trompe, a frappé d'un droit spécial les conserves de homard, l'été dernier, ce qui nous met sur un pied d'infériorité vis-à-vis des fabricants de Terre-Neuve aussi bien qu'à l'égard de ceux des Etats-Unis. Je sais qu'une commande a été annulée parce que le droit sur les importations canadiennes avait été augmenté. On laissait entendre dans cette circonstance qu'à l'avenir on s'approvisionnerait à Terre-Neuve plutôt qu'au Canada. J'imagine qu'on a appliqué la surtaxe dans ce cas.

M. FIELDING : C'est peut-être le tarif maximum.

M. LOGGIE : Ma seule raison pour dire que ce n'est pas le tarif maximum, c'est que l'entrée en vigueur a eu lieu au mois d'août.

M. FIELDING : Les Allemands ont revisé leur tarif pendant la dernière saison. Je me rends parfaitement compte de la position désavantageuse où nous sommes.

M. TAYLOR : Je demanderai au ministre si c'est l'exportateur anglais lui-même ou un courtier qui doit faire la déclaration qu'il a lue ?

M. FIELDING : D'après la formule, l'exportateur déclare :

Je ....., l'exportateur des marchandises énumérées dans cette facture, ai le moyen de savoir et je certifie par les présentes que ladite facture est exacte et conforme à la vérité.

J'ignore si, d'après l'usage, l'exportateur doit se rendre lui-même à la douane. Je suppose que cette formalité peut être remplie par un autre membre de la maison de commerce.

M. TAYLOR : Le département des Douanes qui a les factures doit être en état de dire si cette déclaration est faite par la maison de commerce ou par un agent ou courtier. On m'apprend qu'elle est faite le plus souvent par des courtiers comme les déclarations à l'entrée.

M. FIELDING : Quelqu'un me demande si l'exportateur prête serment. Non. L'importateur est tenu de jurer que toutes les formalités ont été remplies, mais l'exportateur n'est pas astreint à cette obligation.

M. LALOR : Je suppose que l'exportateur est tenu de faire une déclaration quel-

conque à l'égard du lieu de la fabrication et de dire si les marchandises sont de provenance anglaise. Lorsqu'elles ne sont pas entièrement de provenance anglaise, doit-il déclarer dans quelle mesure elles le sont ? Le représentant de Northumberland a parlé de bois bon marché employé dans la confection des caisses, mais je me demande s'il a déjà importé des nouveautés ou des lainages de la Grande-Bretagne. Dans l'affirmative, il doit savoir que l'emballage coûte cher. Je sais qu'on a payé jusqu'à £1 chacune des boîtes de bois ordinaire servant à l'emballage des articles exportés au Canada.

Je suis surpris de découvrir que l'on comprend dans le percentage de main-d'œuvre anglaise ajouté à ces marchandises le coût de l'emballage. Mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) a parfaitement raison de dire que si l'on ajoute le coût des boîtes en carton dans lesquelles on place les articles à bas prix telles que les capelines ou les écharpes à bon marché, et que l'on place ensuite ces boîtes dans une caisse en bois, ces deux emballages représenteront la moitié de la valeur du contenu, et je suppose que si le coût de tels emballages est compté, cela représente une bonne part dans la valeur de la main-d'œuvre anglaise ajoutée à ces articles. Je m'imagine que c'est de cette manière que l'on réussit à faire entrer dans notre pays sous la clause du tarif de préférence des marchandises allemandes auxquelles on a ajouté réellement très peu de main-d'œuvre anglaise. J'espère que le ministre des Finances étudiera la question d'une manière sérieuse en vue de rédiger la loi de façon que le coût de l'emballage ne puisse pas être compté comme main-d'œuvre anglaise.

M. FIELDING : Les marchandises fabriquées sur le continent et qu'on ne ferait que mettre dans des caisses en Angleterre ne peuvent pas bénéficier du tarif de préférence. Il faut qu'on y ait réellement ajouté une valeur par un travail quelconque. Mon honorable ami parle de caisses qui coûteraient probablement un louis minimum, ce qui n'est peut-être pas un prix trop élevé. Mais quelle serait la valeur des articles contenus dans ces caisses ?

M. LALOR : Cela dépendrait beaucoup de la qualité des marchandises. Si ce sont des toiles ou des soies, la valeur en sera plus grande. Mais si ce sont seulement des tissus imprimés, des écharpes et des lainages légers, je suppose que la valeur de la caisse sera bien de 15 p. 100 de la valeur des marchandises qu'elle contient.

M. FIELDING : Je crois que nous ne rencontrerons pas de difficultés de ce genre. Règle générale, on se sert de caisses plus coûteuses pour les marchandises plus dispendieuses, et de cette façon le coût de la caisse, bien qu'il puisse être considérable en lui-même, sera une bien petite partie de la valeur des marchandises. Vous ne voyez pas de marchandises dispendieuses mises dans une boîte commune, mais vous pouvez être certain que si la caisse coûte cher, les articles qu'elles contient seront des articles de prix ; de sorte que la valeur de la caisse, en proportion de la valeur totale est bien peu de chose.

M. R. L. BORDEN : Il n'y a pas, je suppose, d'indication de l'origine des articles qui entrent sous le bénéfice du tarif de préférence anglaise ? Dans le cas d'un article dont 75 p. 100 de la valeur a été produite en Allemagne et 25 p. 100 en Angleterre, le département des Douanes a-t-il quelque moyen de savoir que ces 75 p. 100 ont été produits en Allemagne ?

M. FIELDING : Il y a concernant les marchandises qui sont soumises à la surtaxe une règle qui permet d'en retracer l'origine, mais il n'y en a pas pour les autres marchandises au sujet desquelles il suffit de faire une déclaration que 25 p. 100 de la valeur de l'article est le produit de la main-d'œuvre anglaise.

M. R.-L. BORDEN : Je crois qu'il aurait été très intéressant de pouvoir nous renseigner sur la quantité de marchandises d'origine allemande qui entrent au Canada sous le bénéfice de la préférence anglaise, et aussi de la quantité de marchandises qui paient la surtaxe. N'est-il pas raisonnable de croire que l'imposition d'une surtaxe sur les marchandises allemandes et la réduction accordée aux marchandises anglaises n'ont pas pour effet de porter les fabricants allemands à s'y prendre de cette manière pour entrer leurs marchandises en Canada.

M. FIELDING : Il y a certainement là une très forte tentation.

M. R. L. BORDEN : Nous pouvons donc nous attendre qu'une très grande proportion des marchandises qui entrent dans le pays sous le bénéfice de la préférence anglaise sont réellement des marchandises d'origine allemande.

M. FIELDING : La tentation est là sans aucun doute, et c'est pour cela que nos douaniers surveillent les entrées de très près, et ils sont d'avis que la loi n'est pas éludée.

M. R. L. BORDEN : La Chambre a voté il y a deux ans une résolution dont ne semblent pas avoir beaucoup tenu compte ceux qui ont préparé celle-ci. Je veux parler de la motion proposée par l'honorable député de Cumberland (M. Logan) le 20 juillet 1904, qui a été adoptée unanimement. Voici cette motioin.

> Que cette Chambre est d'avis que le tarif de faveur ne devrait s'appliquer qu'aux importations par ports de mer du Canada.

La résolution fut adoptée unanimement, et le ministre des Finances s'exprima comme suit à son sujet :

Il convient d'agiter cette question non seulement parmi la population mais aussi au sein de la députation. Je sais qu'à certains égards la proposition de l'honorable député prête le flanc à des objections. Néanmoins, pour ma part je l'approuve cordialement et si mon honorable ami demande qu'elle soit mise aux voix je serai bien aise de l'appuyer.

Le très honorable premier ministre l'appuya aussi fortement. Voici ce qu'il disait :

Il peut y avoir divergence d'opinion sur le principe de cette résolution.

Et plus loin :

Je dis donc que ce débat est très opportun et on doit comprendre que le Gouvernement dans ce qu'il décidera tiendra compte des opinions exprimées ce soir.

Voilà que nous sommes arrivés à la 3me session depuis que cette résolution a été adoptée unanimement, et la déclaration du premier ministre était certainement assez catégorique. Je désire savoir si le gouvernement a tenu compte de cette résolution et s'il se propose de lui donner effet dans le tarif actuel avant que nous en ayons terminé l'adoption.

M. FIELDING : L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a sur le feuilleton des ordres du jour un avis de motion à ce sujet et ce sera le temps alors de discuter cette question.

M. R. L. BORDEN : Ce ne sont pas les intentions de mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) que je désire connaître, parce que bien qu'il soit très capable de traiter cette question, il n'est pas le Gouvernement.

M. FIELDING : Les occasions ne manqueront pas à mon honorable ami pendant cette session de découvrir quelles sont les intentions du Gouvernement.

M. R. L. BORDEN : Vu que nous entrons dans la 3me session depuis que le premier ministre a déclaré que le Gouvernement sera guidé dans son action future par cette résolution ; considérant que le Gouvernement a été tellement occupé à étudier la question du tarif qu'il n'a pu même nommer un solliciteur général à Ottawa ou un juge à la Nouvelle-Ecosse pendant les six derniers mois, il est tout naturel de supposer que cette résolution sur laquelle le Gouvernement devait se guider dans sa conduite à venir, n'a pas dû échapper à son attention L'index des Débats n'est pas toujours très bien fait, mais pour cette année là, (1904) il l'était assez pour ne pas offrir la moindre difficulté à trouver la résolution en question, pour quiconque voulait la voir. Il est étonnant que cette résolution ait entièrement échappé à l'attention du premier ministre ou du ministre des Finances.

M. FIELDING : Nous ne sommes encore qu'aux premiers jours de la session.

M. R. L. BORDEN.

M. R.-L. BORDEN : On ne fait que commencer à étudier le tarif, je suppose.

M. FIELDING : Il y a certains points du tarif qu'il faudra étudier de nouveau.

M. BENNETT : Est-il permis d'entrer en franchise dans le Canada un navire qui a été enrégistré à Terreneuve ?

M. FIELDING : Je suppose que mon honorable ami veut parler d'un navire construit à l'étranger ?

M. BENNETT : Oui.

M. FIELDING : L'ancienne loi le permettait, mais on l'a changée en ces dernières années. On a dénouvert que l'on enregistrait à Terre-Neuve des navires américains comme navires anglais et que l'on prenait ce moyen de les faire entrer au Canada sans payer de droits. On a adopté alors le procédé d'imposer des licences, et tous les navires construits à l'étranger sont maintenant obligés de payer des droits.

M. BENNETT : Le moyen dont on se sert aujourd'hui pour éviter de payer des droits est d'entrer les navires au Canada en vertu d'un bail de 99 ans.

M. FIELDING : Un navire construit à l'étranger ne peut plus maintenant faire le commerce de cabotage sur nos côtes sans prendre et payer un permis.

M. BENNETT : Une pratique populaire sur les lacs aujourd'hui est d'entrer dans les eaux canadiennes un yacht de plaisance en vertu d'un bail de 99 ans, et de cette façon on évite de payer des droits.

M. FIELDING : J'ai expliqué, quelle était la loi générale, et si l'on découvre aujourd'hui des circonstances nouvelles et exceptionnelles, nous demanderons au département des Douanes de s'en occuper.

11. Que lorsque d'après les procédures instituées devant un tribunal, ou par suite de ces procédures, il paraîtra, à la satisfaction du Gouverneur en conseil, qu'il existe, à l'égard de quelque article de commerce, une conspiration, coalition, entente ou pacte quelconque parmi des fabricants ou marchands de ces articles, pour favoriser indûment l'avantage des fabricants ou marchands aux dépens des consommateurs, le Gouverneur en conseil pourra admettre l'article en franchise, ou réduire le droit dont il est frappé de manière à donner au public le bénéfice d'une raisonnable concurrence en cet article, s'il paraît au Gouverneur en conseil que ce désavantage pour le consommateur est facilité par les droits de douane imposés sur un pareil article.

M. R. L. BORDEN : Lorsque des procédures auront été instituées contre une demi-douzaine de fabricants, par exemple, sur 25, l'existence d'une conspiration ou coalition entre ces six, donnera-t-elle au Gouverneur en conseil pouvoir d'appliquer le remède à l'égard de tous ces fabricants ?

M. FIELDING : A moins que l'on n'obtienne la preuve que la coalition a été générale et de nature à changer les prix, il serait très injuste de punir un fabricant parce qu'un autre a commis une faute.

M. R.-L. BORDEN : Ce serait aussi mon avis.

M. FIELDING : Nous n'interpréterions pas la loi de cette manière. Ce n'est que dans les cas où la coalition aurait eu l'effet d'augmenter le prix des articles que l'on appliquera le remède d'une réduction de droits. Dans le cas mentionné par mon honorable ami, je ne crois pas que le remède sera appliqué.

M. R.-L. BORDEN : C'est peut-être l'interprétation stricte de la loi, mais je crois que l'on doit prendre bien soin de ne pas condamner un fabricant sans lui donner l'occasion de se défendre. On a parfaitement le droit de se servir contre une personne des témoignages qui ont été donnés devant un tribunal, devant une cour de justice, parce que l'accusé est là pour se défendre ; mais il me semble que c'est aller un peu plus loin que la justice et la coutume le veulent, que de se servir contre un absent des témoignages qui auront été donnés contre des absents si on ne leur fournit l'occasion de comparaître et de se défendre. Je voudrais que toutes les précautions possibles fussent prises par le ministère dans des cas de ce genre. Je ne veux pas faire de critique pour le moment, mais j'espère qu'il étudiera la question. Il y a ensuite cette expression "devant un tribunal". Cela dit beaucoup ; de simples procédures préliminaires devant un magistrat, quand bien même la cause n'aurait pas été décidée d'une façon ou d'une autre, pourraient suffire alors ?

M. FIELDING : Mon honorable ami est-il d'avis que nous devrions définir la chose plus clairement ? Cela mérite considération.

Le comité fait rapport de ses travaux.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à cinq heures et cinquante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 17 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT D'UN BILL RELATIF A L'INSPECTION DES BARGES.

M. F. A. LAURENCE (Colchester) demande à déposer un projet de loi (n° 35) tendant à établir un service officiel d'inspection des barges.

M. BRODEUR : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de nous expliquer ce projet de loi ?

M. LAURENCE : La fin du projet de loi que vous avez entre les mains, monsieur l'Orateur, est assez bien indiquée par son titre ; il tend à établir un service officiel d'inspection des navires utilisés au Canada pour le transport des marchandises et connus sous le nom de barges. Comme la députation le sait, il est utilisé au Canada pour les transports un très grand nombre de ces navires, sur les côtes de l'Atlantique, sur les Grands lacs, dans le golfe du Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique. Sans doute, nombre de ces navires tiennent fort bien la mer et leurs équipages y sont assez en sûreté ; mais, monsieur l'Orateur, l'histoire des navires de cette classe au Canada et aux Etats-Unis, me convainc que nombre d'entre eux ne sont guère propres à la navigation et d'autre part sont souvent chargés outre mesure. Ce projet de loi tend à déterminer l'établissement d'un service officiel d'inspection de ces navires en vue de s'assurer d'une part qu'ils sont propres à la navigation et, d'autre part, qu'ils ne sont pas trop chargés. Ces navires, la députation ne l'ignore pas, sont utilisés surtout pour le transport de cargaisons non flottables, comme le minerai, la houille, les grains et le plâtre ; et la députation, le grand public même, n'ignorent pas que chaque année il nous faut enregistrer un nombre effrayant de pertes de vies à l'occasion de sinistres et naufrages. Le présent bill tend à fixer une ligne de chargement qu'on ne devra pas dépasser sur ces barges et à assurer l'établissement d'un service d'inspection. De cette manière ces navires ne pourront mettre à la mer à moins d'être propres à la navigation, les accidents seront moins nombreux et la vie des marins moins exposée.

M. FIELDING : La mesure devra-t-elle s'appliquer aux navires faisant la navigation fluviale comme à ceux faisant la navigation maritime ?

M. LAURENCE : La mesure est applicable aux navires faisant la navigation sur les Grands Lacs, dans le golfe Saint-Laurent, sur l'Atlantique et sur le Pacifique.

(La proposition est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois).

DEPOT D'UN BILL TENDANT A PREVENIR ET REGLER LES GREVES ET LOCKOUTS.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) demande à déposer un projet de loi (n° 36) ayant pour objet d'aider à prévenir et régler les grèves et lockouts dans les houillères et industries se rattachant à des services d'utilité générale.

Plusieurs DEPUTES : Veuillez donner des explications.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne pourrait-il pas biffer les trois derniers mots et intituler son bill : acte ayant pour objet d'aider à prévenir et régler les grèves et lockouts, sans mentionner particulièrement les charbonnages. Il serait alors applicable au règlement de toute grève.

M. LEMIEUX : J'allais justement dire en réponse à la demande d'explications que m'ont faite quelques collègues au sujet de cette mesure qu'au moment où je proposerai la 2e lecture du projet, je prierai la Chambre de m'autoriser à modifier le titre, de manière à ce qu'il soit ainsi conçu: "Acte ayant pour objet d'aider à prévenir et régler les grèves, les suspensions de travail dans les houillères et industries se rattachant à des services d'utilité générale." En effet, depuis que j'ai donné avis du dépôt de cette mesure, nombre de personnes m'ont prié de la rendre applicable à tous les services d'utilité générale. Dès lors, elles ne s'appliqueraient pas seulement aux houillères, mais à nombre d'autres entreprises comme la navigation maritime, les lignes télégraphiques, téléphoniques, aqueducs, usines à gaz, éclairage électrique et tramways, pour n'en mentionner que quelques-uns.

M. W. F. MACLEAN : Ne serait-elle pas applicable aux chemins de fer ?

M. LEMIEUX : Il existe déjà une loi qui tend au règlement des différends ouvriers relatifs à l'exploitation des chemins de fer.

M. BERGERON : Le projet ne sera pas applicable aux fabricants, aux employés d'usines ou autres ouvriers ?

M. LEMIEUX : Non ; seulement aux entreprises ou services que nous définirons plus clairement lors de la 2e délibération. Ce projet a pour fin de prévenir toute grève ou lockout lans une houillère ou autre entreprise d'utilité générale, tant que le différend entre les patrons et les employés n'aura pas été soumis à une commission d'arbitrage. La pensée de préparer ce projet de loi nous est venue à la suite de l'enquête conduite, récemment par le sous-ministre du Travail, durant la grève des charbonnages de Lethbridge. Plusieurs de mes collègues ont probablement lu le rapport qui a été déposé l'autre jour sur le bureau de la Chambre, suivi d'une proposition de la part de ce fonctionnaire. Après avoir raconté ce qui s'est passé à Lethbridge et les difficultés qu'il a eu à surmonter pour opérer le règlement de cette terrible grève, il s'exprime en ces termes :

Le but que le Parlement s'est proposé, en édictant la loi de conciliation et elle relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer. serait, à mon avis, beaucoup plus sûrement atteint, si l'on décrétait une loi quelque peu semblable à l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer, que l'on déclarerait applicable aux grèves et suspensions de travail dans les charbonnages. La houille. dans notre pays, est un des articles de première nécessité, non seulement au point de vue de l'exploitation de nos usines et de nos voies de transport, mais aussi, comme les événements récents l'ont fait voir, au point de vue du bien-être et de la sécurité des familles. Dès lors, il semblerait que l'Etat fût autorisé à décréter toute mesure qui mettra fin à toute possibilité de grève ou de suspension de travail, dans les houillères, mesure qui. sans empiéter sur les droits acquis des patrons ou des ouvriers, protégerait en même temps le public. On pourrait atteindre ce but, du moins en partie, comme dans le cas des différends ouvriers se rattachant à l'exploitation des chemins de fer, en décrétant que tout litige devra être soumis à une commission chargée de conduire une enquête sous serment, et peut-être en décrétant, en outre, que le renvoi ne sera pas facultatif mais obligatoire, et qu'en attendant la fin de l'enquête et la publication des conclusions de la commission, il sera interdit aux intéressés, sous certaines peines, de se mettre en grève ou de suspendre les opérations.

Comme la Chambre le sait, nos lois actuelles relatives au travail comprennent surtout deux actes, dont l'un fut adopté par cette Chambre en l'année 1900 et est connu généralement sous le nom d'acte de conciliation. C'est une loi entièrement facultative autorisant les intéressés à soumettre leurs différends à un bureau composé d'un arbitre nommé par les patrons, d'un autre par les ouvriers et d'un troisième désigné par le ministre du Travail ou les deux parties elles-mêmes. C'est un effort en vue de faciliter le règlement des différends ouvriers ; mais comme je l'ai dit, il y a un instant, c'est un moyen qu'on est entièrement libre d'invoquer ou de ne pas invoquer.

La loi relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer contient une disposition nouvelle et décrète que chaque fois qu'il se produira une grève ou une suspension de travail dans l'exploitation d'un chemin de fer, une enquête sera instituée. En premier lieu on offrira aux parties de recourir à l'arbitrage, et si cette offre n'est pas acceptée, le ministre du Travail s'interposera et nommera un bureau d'arbitres. Ce bureau comprendra trois personnes, l'une nommée par la compagnie du chemin de fer, l'autre par le personnel ouvrier et la troisième par ces deux arbitres, ou si ceux-ci ne s'entendent pas, par le ministre du Travail ou par le conseil ; après quoi l'enquête aura lieu. Cette enquête est obligatoire et en cela cette mesure va plus loin que l'acte de conciliation. Voici en quoi consiste cette enquête obligatoire aux termes de l'article 10 :

Dès que le personnel du bureau aura été désigné, le président devra convoquer ses membres en assemblée ,lesquels devront, de la manière qu'ils le jugeront à propos, s'enquérir pleinement, soigneusment et promptement de tous les faits et circonstances relatifs au différend, et de ses causes, et examiner ce qu'il

serait juste et raisonnable que fît chacune des parties en vue de mettre fin au différend et d'empêcher qu'il ne se produisît de nouveau; ils devront également, avec toute célérité raisonnable, faire au ministre un rapport écrit énumérant les diverses procédures et mesures prises par le bureau dans le but de se renseigner pleinement et exactement quant aux faits et aux circonstances et énonçant également ces dits faits et circonstances, et les conclusions qu'ils en ont tirées, y compris la cause du différend et les propositions du bureau en vue d'y mettre fin et d'empêcher qu'il ne se produise de nouveau.

M. BERGERON : Cela se fait-il avant ou après que les hommes se sont mis en grève.

M. LEMIEUX : Durant la grève.

M. BERGERON : Je pensais qu'on aurait pu le faire avant que les hommes se fussent mis en grève, dans le but d'empêcher la grève de se produire.

M. LEMIEUX : J'en suis à expliquer les dispositions de la loi relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer, afin de montrer en quoi le projet déposé diffère de la loi qui existe déjà. S'il éclate une grève sur un chemin de fer, on a recours à la conciliation. Si les tentatives de conciliation échouent, le ministre peut nommer un bureau d'arbitres.

M. BERGERON : Mais déjà les ouvriers se sont mis en grève ?

M. LEMIEUX : Déjà les ouvriers se sont mis en grève.

M. BERGERON : C'est précisément où je trouve qu'il y a matière à critique.

M. LEMIEUX : Une fois que l'enquête a eu lieu, que les témoins ont été cités devant le bureau, que les livres, documents et correspondances ont été produits et que les arbitres ont signé leur rapport, ce rapport est aussitôt transmis au ministre du Travail et publié dans la " Gazette du Travail ". Depuis l'adoption par la Chambre de la loi de 1903, nous fûmes menacés d'une grève sur le Grand-Tronc, celle des télégraphistes. Les télégraphistes du Grand-Tronc sont considérés comme employés de chemins de fer, car ils font partie du personnel. C'est le seul cas dans lequel l'acte a été appliqué depuis 1903. La Chambre se rappelle les circonstances : les employés demandaient qu'il fût établi un tarif minimum, ce à quoi la compagnie s'opposait. Il fut alors nommé des arbitres. Je me souviens que M. Shepley fut chargé de représenter une des parties, et M. le juge Teetzell fut nommé tiers arbitre. L'enquête eut lieu ; il fut publié un rapport et aussitôt la compagnie régla l'affaire conformément aux conclusions des arbitres.

M. HAGGART : Est-ce obligatoire ou facultatif, de la part de la compagnie ?

M. LEMIEUX : Aux termes de la loi relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer, ce n'est pas obligatoire. La différence entre le projet de loi et la loi relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer, c'est que l'arbitrage, aux termes de ce projet, cesse d'être falcultatif, devient obligatoire. Par exemple, si l'on est menacé d'une grève à Lethbridge, le ministre du Travail avertit sur-le-champ les parties qu'il va constituer un bureau d'arbitrage ; il invite la compagnie à désigner un arbitre, les employés à en désigner un autre, et ces deux arbitres en nomment un troisième. L'enquête se fait et pendant qu'elle se poursuit, il est de rigueur qu'on reprenne le travail sous certaines peines. Les arbitres rendent ensuite leur décision, laquelle est rendue publique. Cette décision n'est pas exécutoire en droit ; mais, dans notre pays, comme dans certains pays étrangers, et notamment dans plusieurs états de la république voisine, une telle décision aura l'approbation du public et dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent mettra fin à la difficulté. Lors de la 2e délibération du projet de loi, j'en expliquerai plus au long les dispositions.

M. BERGERON : Maintenant que le ministre du Travail se propose de reviser toute cette législation, pourquoi ne reprend-il pas dans ce bill toutes les dispositions concernant les différends ouvriers sur les chemins de fer ?

M. LEMIEUX : L'acte voté en 1903 a donné de bons résultats en ce qui regarde les différends ouvriers relatifs aux chemins de fer, et nous avons pensé qu'il valait mieux restreindre l'application du bill aux services d'utilité générale que j'ai mentionnés. Il est possible que dans le cours de la discussion nous amendions le projet de manière à y englober les dispositions de l'acte de 1903.

M. BERGERON : Mais le projet de loi en discussion ne serait pas applicable dans le cas d'une grève comme celle de Buckingham.

M. LEMIEUX : Ce n'est plus la même chose.

M. BERGERON : C'est tout de même un conflit entre patrons et ouvriers.

M. LEMIEUX : Nous avons l'acte de conciliation pour les différends de cette nature ; nous devons nous restreindre aux services d'utilité générale et ne pas empiéter sur les droits des particuliers.

M. TISDALE Le ministre sait-il si les compagnies de chemins de fer et leurs employés préfèrent ou non que l'acte qui les gouverne reste distinct de celui-ci?

M. LEMIEUX : J'ai rencontré M. Hall qui représente les employés de chemins de fer, et il paraît favorable à l'adoption du bill sous sa forme actuelle. Je n'ai pas été à même de discuter avec lui cette nouvelle

proposition de l'honorable député, mais je puis dire que d'une manière générale ce projet de loi est bien vu du public. Je serai heureux de recevoir des conseils des membres de l'un et l'autre partis dans le cours du débat.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Le ministre a dit je crois qu'on ne se proposait pas de déclarer la décision des arbitres exécutoire ; mais qu'on se bornerait à recueillir des renseignements et à soumettre un rapport avec conclusions et qu'ensuite les parties pourraient à leur gré accepter ou rejeter ces conclusions. Le ministre a ajouté, je crois, qu'il n'était pas possible apparemment de déclarer la décision exécutoire. Je ne comprends pas bien pourquoi il en serait ainsi. Je me rends bien compte de la différence entre les divers emplois : si le ministre et un de ses employés ne peuvent pas s'entendre sur la question des appointements, cela ne regarde qu'eux seuls, et personne autre n'a le droit d'intervenir.

Mais quand il s'agit d'un événement comme cette grève de Buckingham, il en va tout autrement. Il surgit un différend, la querelle s'envenime au point de jeter la perturbation au sein de la population et de menacer le bien-être public. Lorsqu'il éclate une grève de ce genre, vient un moment où le public peut légitimement intervenir. Dans quelle mesure cette intervention peut s'exercer c'est là une question débattue ; mais ce droit existe et le public a voix au chapitre, en pareille matière. Lorsqu'il s'agit d'une compagnie de chemin de fer d'une ligne de steamships, ou des services téléphonique ou télégraphique, il y a une tierce personne intéressée et ce tiers, c'est le public, dans son ensemble. Parce que, entre employeurs et employés, on ne voit pas les choses du même œil, quand il s'agit d'un service public, cela n'autorise pas à grossir la querelle au point de provoquer le chômage d'une industrie et de faire retomber la calamité de tout son poids sur des innocents qui ne sont nullement intéressés dans le différend entre employeurs et employés.

Quand on paralyse l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, tout un courant commercial en subit le contre-coup, le pays est profondément intéressé, le pays qui, en accordant le privilège, lui a donné du prix et a rendu possible aux employeurs l'exploitation de leur industrie et a fourni du travail aux employés. Il me semble donc pas juste que le public, ce tiers, innocente victime de la querelle, demeure les bras croisés assiste d'un œil indifférent à cette lutte entre employeurs et employés, tandis qu'on sacrifie ses droits. Il me semble qu'en pareilles circonstances, le public a le droit d'intervenir. Je ne saurais dire, pour le moment, où se trouve le droit consacré par la loi, ni s'il est applicable ; mais le Parlement devrait être revêtu du pouvoir voulu pour appliquer ce droit.

M. LEMIEUX

Quand il s'agit d'une grève comme celle des houilleurs qui intéresse souverainement les industries nationales et tant de foyers domestiques, grève d'où il peut résulter de grandes souffrances au sein des populations et de graves pertes dans le monde commercial, le Parlement devrait être autorisé à déclarer, tout d'abord. qu'il n'y aura pas de grève, tant qu'on n'aura pas consulté la tierce personne intéressée. Libre aux employés de dire à la compagnie : Nous exigeons qu'on nous paye 10 cents de plus par jour pour l'extraction de la houille, et libre à la compagnie de répondre : Nous refusons de vous accorder ces 10 cents supplémentaires ; cessez de travailler, si vous voulez. En attendant, le commerce subit de graves pertes, et la population est en proie à de vives souffrances. Je prétends que le public, qui accorde le privilège et rend possible son existence et son fonctionnement, a le droit d'intervenir au moins dans cette mesure qu'il puisse dire : Il a surgi un différend entre vous, soit ; mais avant de chômer et de paralyser l'exploitation de ce service public, pour vider votre différend, il faudra vous soumettre à l'arbitrage. Il doit exister quelque part, ce pouvoir de prononcer en pareille matière et de rendre une sentence arbitrale légitime. En attendant, il ne se produit aucune agitation et le bien public ne reçoit aucune atteinte.

M. LEIGHTON McCARTHY : Et s'il arrive que les employés se mettent quand même en grève ?

M. FOSTER : Eh bien ! il me semble que, même dans ce cas, on pourrait remédier à la situation. Il doit exister quelque part une autorité, un pouvoir qui puisse intervenir. Les travailleurs, je suppose, sont tous adhérents de l'union ouvrière et ils déclarent qu'ils ne travailleront pas. Presque toujours, il se rencontrera des hommes disposés à travailler, et il y en aurait peut-être assez pour l'exploitation de l'industrie, dans l'intervalle. A tout événement, il doit exister une autorité qui ait le droit de s'interposer, au début et de dire : Entendez-vous sur la nature de votre différend ; venez-en à un accord, si la chose est possible ; sinon, soumettez le différend à l'arbitrage, et que la commission d'arbitrage soit revêtue du pouvoir et de l'autorité voulus pour rendre une sentence arbitrale qui lie les parties intéressées.

Voilà qui est passablement draconien, direz-vous, et l'on pourrait soulever force objections à l'encontre de cette théorie, objections tirées du droit d'autres sources ; mais quant à la question du droit réel, est-ce que le grand public, qui est la principale victime de ces grèves, n'a point voix au chapitre en pareille matière? N'a-t-il pas certains droits ici? Mais quelle est l'étendue de ces droits et dans quelle mesure convient-il de les faire valoir? Qu'un événement, comme celui qui vient de se dérouler

à Lethbridge soit possible au Canada, événement qui pourrait se répéter, sous notre régime légal actuel, dans toutes les exploitations minières de l'Ouest, alors que le pays se verrait menacé d'une disette de combustible, avec toutes ses circonstances concomitantes, souffrances, détresse, et peut-être la mort même, et cela sans qu'il se trouve quelque part l'autorité et le pouvoir voulus pour empêcher les pertes et les désastres résultant de pareil désaccord, voilà une chose qui me semble monstrueuse, intolérable, à l'époque où nous vivons. Mais, me dira-t-on, peut-on législativement forcer un homme à travailler, malgré lui, s'il veut chômer, ou à travailler pour telle rémunération ou tels gages, s'il refuse de le faire ? Eh bien ! à mon avis, il est possible de faire quelques pas en pareil sens. Un homme s'engage, par contrat, à travailler ; il est tenu de remplir son marché ; et lorsqu'il s'agit d'un service public d'une aussi grande importance que les travaux en question, il me semble qu'il pourrait intervenir un contrat entre employeurs et employés.

Du moment que les intéressés tombent d'accord sur une certaine échelle de salaires, cet accord doit durer quelque temps et ni l'une ni l'autre des parties intéressées ne devrait avoir le droit de violer ce contrat, durant ce délai. En outre, il faut un délai suffisant pour permettre aux intéressés de recourir à l'arbitrage et obtenir une sentence arbitrale légitime, et cette sentence arbitale doit être obligatoire. Voilà quelques idées, peu mûries il est vrai, que je livre aux méditations de la Chambre. Je ne prétends nullement me prononcer en jurisconsulte à cet égard, car je ne suis point avocat ; mais je crois me placer au point de vue du bon sens en affirmant que la tierce personne, le public, a certains droits en pareille matière et qu'il importe de les faire valoir et de les exercer dans leur intégralité.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable député (M. Foster), au cours de ses observations, s'est livré à de longues digressions et a exprimé des idées fortement empreintes de radicalisme ; ou au moins, il est allé plus loin dans le sens des idées radicales que le parlement canadien n'a jugé utile de le faire jusqu'ici, dans son œuvre législative. Si les observations de l'honorable député comportent un sens quelconque, elles signifient qu'il faut recourir à l'arbitrage obligatoire, chaque fois qu'il surgit un différend entre employeurs et employés et que le Parlement, usant de toute l'autorité et de la puissance dont il est revêtu pour appliquer ses vues, doit. . .

M. FOSTER : Que le premier ministre me permette d'apporter ici une rectification que m'impose l'observation qu'il vient de faire. Qu'il se garde bien de donner à ma proposition plus d'ampleur qu'elle n'en comporte. Elle ne va pas au delà des services publics ; il n'a nullement été question des différends entre le capital et le travail. Cela donne à la proposition de bien plus étroites proportions.

Sir WILFRID LAURIER : C'est parfait. L'honorable député est plus conservateur que je ne le croyais ; je lui avais attribué le mérite d'être plus radical. Voyons jusqu'où sont allés les efforts que nous avons tentés pour pacifier les différends entre employeurs et employés au Canada. Il y a quelques années, nous avons saisi le Parlement de la loi de conciliation, dont l'application, en somme, a donné des résultats répondant parfaitement aux vœux du pays, en général. Comme l'application de cette loi est l'œuvre du département du Travail, il en revient un grand mérite au ministre ; et à coup sûr, le Canada a échappé à nombre de différends ouvriers qui ont mis en danger la société, dans d'autres pays. Il y a trois ans, nous avons adopté une autre loi, consacrant des mesures un peu plus draconiennes pour la pacification des différends qui surgissent entre employeurs et employés sur les chemins de fer. Cette année, nous nous proposons de faire un pas de plus en ce sens, et mon honorable collègue, le ministre du Travail, présente aujourd'hui une mesure législative destinée à s'appliquer à la main-d'œuvre employée aux travaux d'utilité publique : l'extraction de la houille, l'industrie des transports et autres industries connexes. La proposition présentée par le Gouvernement aujourd'hui tend uniquement à rendre l'enquête obligatoire. Nous ne demandons nullement à la Chambre de décréter que l'arbitrage sera obligatoire.

Nous nous bornons à déclarer que, pour le moment, il suffit de décréter que l'enquête sera obligatoire. Dès qu'une grève est imminente, le ministre du Travail intervient et ordonne l'institution d'une enquête touchant les causes du différend qui s'est élevé entre patrons et ouvriers. C'est là un pas fait de l'avant et un pas fort important. L'enquête s'ouvre. Les points sur lesquels a éclaté le désaccord entre patrons et ouvriers tombent dans le domaine de la publicité. Le public sera ainsi en mesure de suivre, de jour en jour, la marche de l'enquête et de se former une opinion sur le fond de l'affaire, à fur et à mesure qu'elle se déroulera. C'est là, à mon sens, une puissante garantie de l'apaisement définitif du différend. L'honorable député (M. Foster) va plus loin. Je n'entends pas, pour le moment, engager le débat avec lui. La sentence arbitrale rendue par ce conseil, dit-il, doit être obligatoire. D'excellentes raisons militent en faveur de cette proposition ; mais, d'autre part, je dois rappeler à l'honorable député que jusqu'aujourd'hui, au Canada, nous n'avons pas été partisans de l'arbitrage obligatoire. Dans certains pays, on en a fait l'essai, mais l'honorable député ne l'ignore pas, cette épreuve n'a pas abouti au succès. Lorsque les causes de la contestation seront livrées à la publi-

cité, de jour en jour, par les arbitres, il est possible que le public arrive à la connaissance de la vérité ; et lorsque la sentence arbitrale aura été rendue, elle ralliera peut-être l'approbation du public et la paix s'en suivra. D'autre part, il est possible que ni les patrons ni leurs employés n'obéissent à la sentence arbitrale. Il est très important d'avoir l'opinion publique de notre côté, en pareilles circonstances. Burke dit quelque part : "Il est impossible de porter un acte d'accusation contre toute une nation." J'ajouterai : ni contre tout un groupe de la société. Si la sentence arbitrale est en désaccord avec le verdict populaire, il faudra nécessairement qu'elle subisse quelque modification. Mais si elle est d'accord avec ce verdict—chose, à mon sens, fort probable—sa mise à exécution n'offrirait guère de difficulté. A tout événement, voilà ce que nous avons à proposer en ce moment, et quand la Chambre mettra ce projet de loi à l'étude, elle se convaincra que c'est réellement une excellente mesure.

M. FOSTER : Supposons qu'il surgisse un différend des plus graves, intéressant un service public fort important; or, voici qu'on ordonne l'institution d'une enquête sur les causes de la grève et il est rendu une sentence arbitrale ; mais l'une des deux parties intéressées refuse carrément de s'y soumettre. Il ne s'est pas opéré de rapprochement plus intime entre les intéressés ; le débat s'envenime jusqu'au point de faire naître les plus graves dangers ; il en résulte beaucoup de mal, sans la moindre perspective d'un accord. En pareilles circonstances, que ferait le premier ministre? Demeure-t-il muet spectateur de la lutte qui se poursuit entre les groupes antagonistes, au grand détriment du public ? Prétendra-t-il que le Gouvernement est réduit à l'impuissance et que pas un seul bras ne peut se lever pour mettre fin au conflit ?

Sir WILFRID LAURIER : L'hypothèse de l'honorable député repose sur un cas qui ne se présente presque jamais.

M. FOSTER : C'est précisément le cas auquel le premier ministre devra apporter une solution, s'il veut se montrer logique dans ses déductions.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Le Gouvernement pourrait assumer la responsabilité de gérer et d'exploiter lui-même ce service public. Le ministre du Travail nous propose de légiférer au sujet des grèves d'employés de tramways : oublie-t-il que, dans certaines provinces, on a déjà établi des dispositions législatives en vue de l'exercice de cette initiative par les autorités provinciales, et alors n'y aurait-il pas danger d'un conflit d'attribution entre le pouvoir central et les autorités provinciales ?

M. LEMIEUX : En pareille occurence, le pouvoir fédéral prêterait son aide aux autorités provinciales. A l'époque de la grève de Hamilton, le département du Travail était prêt à intervenir ; mais on nous informa que le gouvernement d'Ontario tentait des efforts pour effectuer un accord.

Je demande aux honorables députés, des deux partis, d'apporter tous leurs soins à l'étude de ce projet de loi, pour que nous arrivions à trouver une solution qui soit avantageuse et au travail et au capital.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

L'honorable sir WILFRID LAURIER dépose un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR donne lecture du message qui est ainsi conçu :

GREY :

Messieurs de la Chambre des communes :

J'ai reçu avec beaucoup de plaisir l'adresse que vous avez adoptée en réponse au discours du trône et je vous en remercie sincèrement.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 15 décembre 1906.

RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. FOSTER : Je ne vois aucune trace du rapport de l'auditeur général dans les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

M. FIELDING : Nous n'avions pas pris l'engagement de le déposer aujourd'hui. En venant ici, je suis entré dans le cabinet de l'auditeur général et on m'a informé que le rapport n'est pas prêt.

M. FOSTER : Il y a déjà quelque temps l'honorable ministre a annoncé qu'il espérait pouvoir le déposer avant aujourd'hui. On lui fournit des renseignements inexacts.

M. FIELDING : Je n'ai jamais fait une pareille promesse et l'auditeur général a eu la précaution de ne pas s'engager positivement. Il espérait qu'un volume du rapport serait prêt vers la fin de la semaine dernière, mais cet espoir ne s'est pas réalisé. Vendredi dernier il m'a informé que la dernière épreuve avait été livrée à l'imprimeur du roi et qu'il croyait que le rapport serait prêt au commencement de cette semaine. Je donne ce renseignement avec la réserve qu'il peut arriver que nous ne l'ayons pas demain.

M. FOSTER : J'espère qu'il n'existe pas de conspiration pour priver les députés de ce rapport avant leur dîner de Noël.

M. FIELDING : La supposition que l'imprimeur du roi pourrait faire partie d'une conspiration serait injuste et gratuite.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. BARKER : Les commissaires du chemin de fer transcontinental ont-ils fait leur rapport? S'il a été fait, pourquoi ne l'a-t-on pas déposé sur le bureau de la Chambre dans les quinze premiers jours de l'ouverture de la session?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Il a été déposé.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE BATEAUX A VAPEUR QU'APPELLE, LAC LONG ET SASKATCHEWAN.

M. W. McINTYRE : Je propose la 2e lecture du bill (n° 25) concernant la compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.

M. G. E. McCRANEY (Saskatchewan) : Je ne m'opposerai pas à la 2e lecture du bill, puisqu'il doit être renvoyé devant le comité des chemins de fer en la manière ordinaire. Mais quand le Parlement accorde des pouvoirs aussi étendus, il faut imposer certaines restrictions quant aux taux pour le transport des voyageurs et des marchandises. A l'heure qu'il est, le Canadian-Northern exige 4 cents par mille, dans toute la région de l'ouest. On devrait imposer une limite à ces tarifs, pour les voyageurs et pour les marchandises. J'espère que lorsque ce bill reviendra devant la Chambre, il contiendra une restriction de cette nature.

W. F. MACLEAN : Quel tarif l'honorable député demande-t-il pour l'ouest ?

(La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.)

2e LECTURE

Du bill (n° 24) concernant la compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford, déposé par M. Parmelee.

Du bill (n° 26) constituant en corporation la " Manufacturers Bank of Canada ", déposé par M. Kemp.

Du bill (n° 27) concernant la Banque Nationale, déposé par M. Lachance.

Du bill (n° 28) constituant en corporation la " Residential Fire Insurance Company ", déposé par M. Macdonell.

Du bill (n° 29) constituant en corporation la " National Accident and Guarantee Company of Canada ", déposé par M. Pardee.

Du bill (n° 30) constituant en corporation la " Women's Art Association of Canada ", déposé par M. M. Grant.

Du bill (n° 31) constituant en corporation la " Northwestern Trust and Loan Company ", déposé par M. M. S. McCarthy.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENT CONCERNANT LA COLONISATION.

M. R. L. BORDEN demende :

1. Est-il dans le voisinage de New-Ottawa, Saskatchewan, des personnes qui ont possédé des terres pendant des années sans remplir les conditions d'établissement imposées aux colons?
2. Dans l'affirmative, quel est le nombre de ces personnes?
3. Quels sont leurs noms?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je suppose que cette question se rapporte au quart nord-ouest de la section 12, township 43, rang 11, à l'ouest du 3e méridien. Je vois qu'une inscription a été faite pour l'obtention d'une concession gratuite de cette section par M. Robert Baird, le 2 mars 1904 ; que le 2 mai 1906, notre inspecteur a visité cette section et a fait rapport que M. Baird y avait résidé du 15 juillet 1905, au 1er septembre ; qu'il y avait une maison en bois et une étable en terre et quarante acres en culture.

GRAIN REÇU A MONTREAL DES LACS SUPERIEUR ET MICHIGAN.

M. BENNETT demande :

1. Combien de boisseaux de grain ont été reçus à Montreal des ports des lacs Supérieur et Michigan, sans rompre charge, jusqu'à date, pendant la saison de navigation de 1906?
2. Combien de boisseaux ont été reçus à Montréal, après avoir été transbordés à Kingston et à Prescott?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les quantités suivantes de grain des Etats-Unis sont arrivées à Montréal directement, par eau :

	Boisseaux.
De Chicago	584,036
" Duluth	303,160
" Superior	228,987
" Ogdensburg	216,370
" Toledo	27,600
" Cleveland	12,500
Total	1,372,653

2. Les quantités suivantes de grain des Etats-Unis ont été reçues à Montréal, après transbordement aux ports ci-après mentionnés :

	Boisseaux.
Transbordés à Kingston	3,913,392
" Prescott	674,015

IMPORTATION DES TISSUS ANGLAIS.

M. MONK demande :

1. Dans quelle proportion, l'importation des tissus anglais au Canada a-t-elle augmenté, de 1887 à 1905, inclusivement, dans a) les cotons, b) les lainages?
2. A combien s'est élevé cette augmentation, durant cette période, comparée à la période

correspondante précédente. concernant les cotons et les lainages?

3. Quel a été le pourcentage d'augmentation et le montant total des importations jusqu'à la fin du dernier exercice, dans les lainages, depuis les changements de tarif sur ces articles, en 1905?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. a) Pourcentage de l'augmentation dans l'importation des tissus de cotons anglais, de 1897 à 1905, 113.9 p. 100.

b) Pourcentage de l'augmentation dans l'importation des lainages anglais, de 1897 à 1905, 136.9 p. 100.

2. Total des importations des tissus de coton anglais, de 1888 à 1896, $28,956,078.

Total des importations des tissus de coton anglais, de 1897 à 1905, $41,294,440.

Augmentation pendant la période de 1897 à 1905, sur la période correspondante antérieure, $12,338,362.

Total des importations des lainages anglais de 1888 à 1896, $78,558,828.

Total des importations des lainages anglais, de 1897 à 1905, $80,213,236.

Augmentation pendant la période de 1897 à 1905 sur la période correspondante antérieure, $1,654,408.

3. Total des importations des lainages anglais, en 1905 et 1906, $27,929,807.

Total des importations des lainages anglais, en 1903 et 1904, $23,831,999.

Augmentation durant les années 1905 et 1906, sur les années 1903 et 1904, $4,097,808.

Pourcentage de l'augmentation, 17 p. 100.

M. FOSTER : En réponse à la 3e question, le ministre met en regard les rapports de 1905 et 1906, et ceux de 1903 et 1904. S'agit-il des deux années, dans chaque cas, ou de l'exercice 1905-1906 et de l'exercice 1903-1904 ?

M. PATERSON : Non ; cela comprend les deux années. La question est ainsi conçue : quelle a été le pourcentage d'augmentation et le montant total des importations, jusqu'à la fin du dernier exercice, dans les lainages, depuis les changements de tarif sur ces articles en 1905 ? Je suppose que la question a trait au changement qui a été fait cette même année et la réponse qui m'est fournie par les fonctionnaires du département comprend évidemment les deux années, pour les fins de la comparaison. Si nous avons mal saisi l'intention de l'honorable député (M. Monk). . .

M. MONK : Le but de la troisième question était de savoir quelle a été la diminution des importations depuis le changement du tarif sur les lainages.

M. PATERSON : C'est ce que j'ai supposé. Les commis ont pris ce moyen de répondre à la question, en donnant le résultat de deux années, car le changement n'a pas été fait à l'expiration d'un exercice.

EXPORTATION DES ARTICLES EN CUIR.

M. MONK demande :

1. Quelle a été la moyenne d'augmentation dans les consignations d'articles en cuir du Canada au Royaume-Uni, de 1897 à 1905, inclusivement, comparée à la période correspondante précédente?

2. A combien s'élève cette augmentation?

L'honorable WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Moyenne de l'augmentation des importations d'articles en cuir provenant de la Grande-Bretagne durant la période de 1897 à 1905, comparativement à la période comprise entre 1888 et 1896, 45·5.

2. Total de ladite augmentation, $702,480.

VERRERIE IMPORTEE DE LA GRANDE-BRETAGNE.

M. MONK demande :

1. Dans quelle proportion l'importation des articles en verre de fabrication anglaise a-t-elle augmentée de 1898 à 1905 inclusivement ?

2. A combien se chiffre cette augmentation, comparée à celle de la période correspondante précédente?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Moyenne de l'augmentation des importations de verrerie anglaise en 1905 comparativemnt à 1898, 122·30.

2. Volume des importations de verrerie anglaise, de 1898 à 1905. $3,092,535
Volume des importations de verrerie anglaise, de 1890 à 1897. 2,292,058

Augmentation durant la période 1898-1905, comparée à celle de 1890-1897 . . . . . $ 800,477

COMMUNICATIONS D'HIVER ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. CHISHOLM demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour s'assurer s'il est possible d'établir une voie de communication d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse, de Georgetown ou de Souris au Cap-Georges ?

2. Dans l'affirmative, quels moyens se propose-t-il d'adopter pour s'assurer du fait?

3. Quand les essais seront-ils tentés?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1 et 2. Avant de faire quoi que ce soit, le ministère attendra que les autorités compétentes des deux endroits lui aient fourni les données nécessaires.

3. A l'occasion la plus favorable qui se présentera cet hiver.

MODUS VIVENDI—BATEAUX PECHEURS AMERICAINS—PERMIS ET AMENDES.

M. SINCLAIR demande :

1. Combien de bateaux pêcheurs des Etats-Unis se sont munis d'un permis en conformité du *modus vivendi*, au cours de l'année expirée le 30 juin 1906 ?
2. Quel montant brut ont produit ces permis ?
3. Quel montant a été perçu à titre d'amendes imposées en 1906 aux navires américains pour contravention aux lois du Canada sur la pêche, quels sont les noms des navires et les montants payés par chacun d'eux ?

L'honorable M. L.-P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 119.
2. $14,568.16.
3. $2,700 : le " Partha ", $1,000 ; le " Raymah ", $1,000 ; le " E. C. Ogle ", $700.

DROITS PERÇUS SUR LES SUCRES.

M. HENDERSON demande :

1. Quelle somme de droits le Gouvernement a-t-il perçue pendant l'exercice financier 1905—1906 sur les sucres, n.a.p., ne dépassant pas le n° 16, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, tels que décrits à l'article 436 de la loi amendant le tarif des Douanes, 1898 ?
2. Quelle aurait été la somme des droits perçus par le Gouvernement durant la même période si l'article 134 du nouveau tarif avait alors été en vigueur ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Au cours de l'exercice 1905-1906, les droits perçus sur les sucres ne dépassant pas le n° 16, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, se sont chiffrés à $2,176,832.27. Déduction faite de la remise de $49,589.24 sur ces sucres, il reste une somme de $2,127,243.03.
2. Si ces sucres avaient été importés des mêmes pays sous l'empire du tarif dont le Parlement est actuellement saisi, nous estimons que les droits se fussent chiffrés à $2,471,054.23.

DROITS SUR LES SUCRES.

M. HENDERSON demande :

1. Quelle somme de droits l'Etat a-t-il perçus pendant l'exercice 1905-06 sur tous les sucres au-dessus du n° 16, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, tels que décrits à l'article 435 de la loi amendant le tarif des douanes, 1898 ?
2. Quelle aurait été la somme des droits perçus par l'Etat durant la même période si l'article 134 du nouveau tarif avait alors été en vigueur ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

—	Tarif général.	Tarif de faveur.	Surtaxe.
	$ c	$ c	$ c.
1. Sucres, n° 16, type de H., sous le rapport de la couleur, et au-dessus ; exercice 1906, sous l'ancien tarif....	23,220 34	223,010 56	7 41
2. Sucres, n° 16, type de H., et au-dessus, sous le rapport de la couleur ; estimation des droits qui eussent été perçus à la faveur du nouveau tarif sur les mêmes quantités importées des mêmes pays.....	23,220 34	223,010 56	7 41

LA MORT DU SOLDAT ARMSTRONG.

M. HUNT, par M. Galliher :

1. Le Gouvernement sait-il que le soldat Armstrong, du 7e Hussards, a été victime d'un accident fatal, alors qu'il était en service actif au camp de Laprairie, en 1905 ?
2. L'enquête ordinaire a-t-elle été tenue par la commission médicale ?
3. Le Gouvernement a-t-il pris une décision relativement au paiement d'une indemnité à la famille du défunt ou à ses ayants-droit ?
4. Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder une indemnité à la famille du défunt ? Dans la négative, pour quelle raison ?
5. Quelle est la position du Gouvernement en ce qui concerne l'indemnité à payer aux membres de la milice active qui sont blessés dans les camps d'instruction ou en service actif ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Oui.
2. Oui.
3. Après investigations faites, le sous-ministre de la Justice s'est prononcé sur le bien-fondé de la réclamation.
4. Le soldat excédant de dix années la limite d'âge, son engagement était irrégulier. Le ministère de la Justice a décidé qu'il n'existe pas la moindre responsabilité dans ce cas-là.
5. L'indemnité est payée en conformité des règlements qui ont force de loi, mais qui n'en prescrivent pas dans un cas comme celui-là.

LES OFFICIERS DE LA TROUPE PERMANENTE.

M. WORTHINGTON, par M. Blain :

1. Quels sont les officiers de la troupe permanente qui, depuis 1900, ont passé les examens d'aptitude à prendre le commandement ?
2. A-t-on accepté d'autres titres que ceux que confèrent les examens ?
3. Parmi les officiers qui ont subi les examens, s'en trouve-t-il qui, à raison de service antérieur ou autre motif, possédaient déjà les qualités requises ?
4. Depuis 1900, dans quels cas la limite d'âge a-t-elle été prolongée dans la troupe permanente, et pour quelles raisons?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. Voici la liste des officiers de la troupe permanente qui, depuis 1900, ont passé les examens d'aptitude au commandement : colonel C. W. Drury, A.M.R.C.; col. brev. F. L. Lessard, D.R.C.; lieut.-col. W. E. Hodgins, O.C.D.; lieut.-col. R. W. Rutherford, A.R.C.; lieut.-col. T. Benson, A.R.C.; lieut.-col. J. A. Fages, A.M.R.C.; lieut.-col. R. L. Wadmore, R.R.C.; lieut.-col. brev. T. D. R. Hemming, R.R.C.; lieut.-col. brev. G. H. Ogilvie, A.R.C.; lieut.-col. O. C. C. Pelletier, A.R.C.; lieut.-col. brev. J. C. McDougall, R.R.C.; lieut.-col. brev. J. E. Chinic, R.R.C.; lieut.-col. brev. S. J. A. Denison, R. R.C.; lieut.-col. brev. V. A. S. Williams, R. R.C.; lieut.-col. J. S. Dunbar, A.A.G.D.; major G. S. Maunsell, I.R.C.

2. Oui ; se fondant sur les dispositions de l'article 217 des règlements de l'armée, 1902, les autorités impériales jugèrent que le colonel breveté T. D. B. Evans possédait les qualités nécessaires.

3. Non.

4. Voici les noms des officiers qui, étant en service dans les régiments de la troupe permanente, ont dépassé la limite d'âge prescrite par les règlements à l'égard de leur grade respectif : lieut.-col. J. V. Graveley, S.I.; major A. J. Armstrong, S.I.; capitaine J. H. Wynne, S.I.; lieut. J. J. Fitzpatrick, S.I.

CABOTAGE.

M. R. L. BORDEN, (par M. Barker) :

1. Existe-t-il quelque traité empêchant le Parlement du Canada d'édicter des lois interdisant à des navires étrangers de faire le cabotage dans les eaux canadiennes?
2. Quels sont ces traités?
3. Sur quel avis peuvent-ils être dénoncés?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : Je prie mon honorable ami (M. Barker) de se contenter d'une réponse générale.

1. Il n'est pas à la connaissance du Gouvernement qu'il existe des traités interdisant le cabotage dans les eaux canadiennes aux navires des nations suivantes : Allemagne, Autriche-Hongrie, Suède, Norvège, Belgique, les Pays-Bas, Danemark, République Argentine, Italie.

Sir FREDERICK BORDEN.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a pas répondu aux autres parties de la question.

M. PATERSON : Je m'en suis tenu à donner une réponse précise au sujet des pays à l'égard desquels il n'existe aucun doute. A l'heure qu'il est, il suffit d'un décret du conseil pour permettre aux navires de ces pays de faire le cabotage dans les eaux canadiennes.

TRAVAUX EXECUTES PAR E. A. WALBERG.

M. AMES demande :

1. Quels travaux se rattachant aux chemins de fer de l'Etat ont été ou sont actuellement exécutés par E. A. Walberg, ou par quelque compagnie dont il fait partie ou dans laquelle il est intéressé ?
2. Où se trouve le siège principal d'affaires de cet entrepreneur ou de cette compagnie?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. 1er décembre 1903 : chauffage de la remise à locomotives de la jonction de la Chaudière.

20 octobre 1904 : fourniture et pose de toutes les conduites, ferrures, valves, etc., aux remises à locomotives de Sainte-Flavie, de la jonction de la Chaudière et de la Rivière-du-Loup.

10 novembre 1904 : pose d'appareils de chauffage et de ventilation aux remises à locomotives de Sainte-Flavie et de la Rivière-du-Loup.

10 novembre 1904 : pose d'appareils de chauffage et de ventilation à deux annexes des ateliers de construction de wagons de Moncton (N.-B.).

20 décembre 1904 : construction d'un réservoir de 80,000 gallons à Sainte-Flavie et à la jonction de la Chaudière, (Québec).

3 janvier 1906 : chaudières Mumford, appareils de chauffage, etc., pour la remise à locomotives de Truro (N.-E.).

22 janvier 1906 : appareils de chauffage et de ventilation pour l'atelier des wagons de Moncton (N.-B.).

1er février 1906 : construction de réservoirs de 50,000 gallons à Gibson, Upper-Cross-Creek, etc.

1er février 1906 : construction d'une remise à locomotives à Pictou (N.-E.).

1er février 1906 : construction d'un réservoir de 80,000 gallons à Truro (N.-E.) et à la Rivière-du-Loup (Qué.).

5 avril 1906 : construction d'une annexe à la remise à locomotives de Stellarton (N.-E.).

19 avril 1906 : construction de marquises au-dessus des quais de la gare de Sydney (N.-E.).

18 septembre 1906 : construction d'un atelier de réparation des voitures à Moncton (N.-B.)

29 octobre 1906 : construction d'un atelier de peinture, d'un atelier de réparation et d'un bureau à Moncton (N.-B.).

20 mars 1906 : construction (en pierre) d'une station pour les voyageurs et d'une halle à bagage à Charlottetown (I. P.-E.).

12 novembre 1906 : construction (en bri que) d'une remise à voitures à Charlotte town.

Travaux inexécutés : construction et ins tallation d'un atelier des machines et d'une forge à Charlottetown (I. du P.-E.).

2. Siège principal d'affaires à Montréal.

LA NEW-BRUNSWICK SUPPLY COMPANY.

M. AMES demande :

L'Intercolonial achète-t-il des fournitures d'une maison connue sous le nom de New Brunswick Supply Company? Dans l'affirmative, où se trouve le siège principal de cette compagnie, et quel est le représentant de la maison avec qui l'Intercolonial fait les transactions?

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fes et des Canaux) : L'Intercolonial n'achète de fournitures d'aucune sorte d'une maison connue sous le nom de New Brunswick Supply Company.

CARRIERES D'ARDOISE ET IMPORTATIONS D'ARDOISE.

M. MARSHALL demande :

1. Combien y a-t-il de carrières d'ardoise au Canada, où sont-elles situées et quelle quantité d'ardoise en extrait-on?

2. Combien a-t-il été importé d'ardoise au cours du dernier exercice, et par quels ports l'importation s'en est-elle faite?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. D'après les données du recensement de 1901, il en existe une à New-Rockland, comté de Richmond, province de Québec. Il en a été extrait 5,000 toises d'ardoise.

2. Au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1906, il s'est importé aux ports suivants pour $112,695 d'ardoise et d'articles fabriqués avec de l'ardoise :

Ontario :—Amherstburg, Belleville, Brantford, Chatham, Cobourg, Collingwood, Galt, Gananoque, Guelph, Hamilton, Ingersoll, Kingston, London, Niagara-Falls, Oshawa, Ottawa, Owen-Sound, Paris, Peterborough, Picton, Prescott, Sainte-Catherine, Sarnia, Simcoe, Stratford, Toronto, Trenton, Wallaceburg, Whitby, Windsor et Woodstock.

Québec :—Cookshire, Montréal, Paspébiac, Québec, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean, Sherbrooke et Trois-Rivières.

Nouveau-Brunswick :—Chatham, Saint-Jean et Woodstock.

Manitoba :—Emmerson et Winnipeg.

Colombie-Anglaise : — Kaslo, Nanaïmo, Rossland, Vancouver et Victoria.

Ile du Prince-Edouard :—Charlottetown.

Territoire du Yukon :—Dawson.

Nouvelle-Ecosse :—Amherst, Halifax, Sydney, Truro et Yarmouth.

NOMBRE D'IMMIGRANTS ARRIVES DEPUIS 1904.

M. LAKE, par M. Wilson :

1. Combien est-il arrivé d'immigrants au Canada pendant les années expirées le 30 juin 1904, 1905 et 1906?

2. Comment ont-ils été répartis entre les diverses provinces pendant chacune de ces années?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur :

1. Le nombre total des immigrants arrivés au Canada fut, pour l'exercice expiré le 30 juin 1904, de 130,331 ; de 146,266 pour l'exercice expiré le 30 juin 1905, et de 189,-064 en 1906.

2. Pour l'exercice expiré le 30 juin 1904, les immigrants se sont répartis comme suit:

Provinces maritimes	5,448
Québec	20,222
Ontario	21,266
Manitoba	34,911
Territoires du Nord-Ouest	40,397
Colombie-Anglaise	6,994
Destination non indiquée	1,093

Pour l'exercice expiré le 30 juin 1905 :

Provinces maritimes	4,128
Québec	23,666
Ontario	35,811
Manitoba	35,387
Territoires du Nord-Ouest	39,289
Colombie-Anglaise	6,008
Destination non indiquée	1,977

Pour l'exercice expiré le 30 juin 1906 :

Provinces maritimes	6,381
Québec	25,212
Ontario	52,746
Manitoba	35,648
Saskatchewan	28,728
Alberta	26,177
Colombie-Anglaise	12,406
Destination non indiquée	1,766

NOUVEAUX EMPLOIS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. CROCKET (par M. Ames) demande :

1. En ce qui concerne les emplois suivants sur l'Intercolonial,-inspecteurs des nettoyeurs de wagons, de freins à air, de wagons, de ponts, de charbon, de locomotives, (a) quand la position a-t-elle été créée ; (b) quel est le titulaire actuel; (c) quel est le salaire actuel?

2. Comment le service, dans chaque cas, était-il exécuté avant la création de ces emplois d'inspecteurs?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. a). Le poste d'inspecteur du nettoyage des wagons fut créé en octobre 1898. Le titulaire actuel est M. L. Tracey. Les appointements actuels sont de $85 par mois. Jusqu'à cette date-là le service était fait par le contremaître du département des machines, aux différentes stations.

b). Le poste d'inspecteur de freins à air fut créé en septembre 1898. Le titulaire actuel est M. C. S. McCarthy. Les appointements actuels sont de $91 par mois. Jusqu'à cette date-là le service était fait par le contremaître du département des machines, aux différentes stations.

c). Le poste d'inspecteur général des wagons fut créé en août 1900. Le titulaire actuel est M. D. White. Les appointements actuels sont de $100 par mois. Jusqu'à cette date-là le service était fait par le contremaître du département des machines, aux différentes stations.

d). Le poste d'inspecteur des ponts fut créé en novembre 1874. Le titulaire actuel est M. A. E. Killam. Les appointements actuels sont de $150 par mois. Jusqu'à cette date-là le service était fait par les ingénieurs et les chefs de division.

e). Le poste d'inspecteur-voyageur du combustible fut créé en 1891 et maintenu jusqu'en 1897. Il fut alors aboli, puis rétabli en juillet 1904, date de la nomination de M. C. Lockhart, le titulaire actuel. Les appointements actuels sont de $75 par mois. Le service était fait, auparavant, par le contremaître du département des machines, aux différentes stations.

f). Il n'y a pas de poste d'inspecteur des locomotives.

2. Réponse comprise dans la réponse à la première question.

MINIMUM DE VALEUR DES CHEVAUX.

M. ELSON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il établi pour les fins du tarif, un minimum de valeur relativement aux chevaux de qualité inférieure importés au Canada?

2. Dans l'affirmative, quel est ce minimum?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) :

1 et 2. Le minimum de valeur des chevaux âgés de plus d'un an et assujettis à un droit de douane, est de $50 par tête.

INTERDICTION DU BETAIL CANADIEN.

M. CHISHOLM demande :

1. Une correspondance a-t-elle été échangée entre les autorités fédérales et le Gouvernement britannique ou quelqu'un de ses membres, par l'intermédiaire ordinaire, au sujet de l'enlèvement de l'embargo sur le bétail du Canada expédié dans la Grande-Bretagne?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette correspondance?

3. Le Gouvernement a-t-il lieu d'espérer que l'embargo sera levé prochainement?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.

2. Les autorités impériales ont prétendu que l'importation du bétail canadien en Angleterre constituerait une menace à la santé du bétail anglais. De leur côté, les autorités canadiennes ont soutenu que le bétail canadien ne souffre d'aucune maladie et que, par suite, il ne saurait constituer un tel danger ; et elles ont aussi protesté contre l'imputation injuste et inéquitable dont le bétail canadien est l'objet, et elles ont cité des faits importants à l'appui de leur thèse.

3. Nous ne jugeons pas expédient d'exprimer une opinion.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACCIDENTS ET INDEMNITES.

M. LAURENCE demande :

1. Combien d'accidents sont survenus sur l'Intercolonial, depuis qu'il a été mis en opération, occasionnant la mort de passagers, ou toutes autres personnes, non employés par la compagnie?

2. Combien d'accidents survenus sur ledit chemin de fer, ont occasionné des blessures à des passagers, ou toutes autres personnes, non employés par la compagnie?

3. Dans combien de cas, des dommages ont-ils été payés, aux représentants légaux des personnes tuées, comme résultats de poursuites intentées devant les tribunaux?

4. Dans combien de cas, des dommages ont-ils été accordés aux familles, parents ou autres des personnes tuées, sans l'intervention des cours de justice?

5. Dans combien de cas des dommages ont-ils été accordés à des personnes blessées, après poursuites devant les tribunaux ?

6. Dans combien de cas, des dommages ont-ils été accordés, sans poursuites, à des personnes blessées?

7. Quels sont les noms des personnes tuées, aux représentants desquels des dommages ont été accordés, après poursuite devant les tribunaux?

8. Quels sont les noms des personnes tuées, aux familles desquelles, parents ou autres, des dommages ont été accordés sans poursuite?

9. Quels sont les noms des personnes blessées, à qui l'on a payé des dommages après poursuites devant les tribunaux ?

10. Quels sont les noms des personnes blessées à qui l'on a accordé des dommages sans poursuites devant les tribunaux ?

11. Quel est le montant d'indemnité payé à chaque personne, à qui l'argent a-t-il été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, et rapportant brièvement les circonstances des accidents dans chaque cas mentionné dans la question n° 3?

12. Quel est le montant d'indemnité payé à chaque personne, à qui l'argent a-t-il été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, et, en peu de mots, quelles sont les circonstances de l'accident dans chaque cas mentionné dans la question n° 4 ?

13. Quel montant d'indemnité a été accordé à chaque personne, à qui l'argent a-t-il été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, et, en peu de mots, quelles sont les circonstances de l'accident dans chaque cas mentionné dans la question n° 5 ?

14. Quel montant d'indemnité a été accordé à chaque personne, à qui l'argent a-t-il été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, et, en peu de mots, quelles sont les circonstances de l'accident dans chaque cas mentionné dans la question n° 6 ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les renseignements formeraient une masse trop volumineuse s'il fallait les fournir sous forme de réponse à une question. Mais s'il s'agit de les fournir sous forme de rapport à la Chambre, quand même il faudrait beaucoup de temps et d'argent pour les préparer, je crois que, d'après les règlements, la question pourrait être laissée en suspens à titre de motion.

M. l'ORATEUR : Je puis ordonner qu'elle soit laissée en suspens à titre d'avis de motion.

M. FOSTER: Tous ces renseignements ou, du moins, une grande partie d'iceux, ne seront-ils pas contenus dans le rapport ?

M. EMMERSON : Je l'ignore. Il va falloir beaucoup de temps pour l'obtenir.

M. l'ORATEUR : Question réservée.

NOMINATION DE M. LE JUGE CLEMENTS A LA COUR SUPREME DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. M. S. McCARTHY, par M. W. J. Roche, demande :

1. Le juge Clements de la Colombie-Anglase était-il juge de cour de comté avant sa nomination comme juge de la Cour Suprême de cette province ?

2. Est-il d'usage en Canada de nommer des juges de cours de comté juges de cours supérieures ?

3. Dans la négative, pourquoi s'est-on départi de cette règle dans le cas du juge Clements?

L'honorable M. A. B. AYLESWORTH (Ministre de la Justice) :

1. Oui.

2. Cela est arrivé dans certains cas, mais pas généralement.

3. Parce que M. Clements était considéré comme étant l'homme le plus digne que l'on pût trouver pour remplir ce poste ?

DEPENSES A HALIFAX ET A ESQUIMAULT.

M. MONK demande :

Quel est le montant total dépensé à toutes fins quelconques par le gouvernement du Canada par rapport aux stations militaires et navales de Halifax et d'Esquimault, depuis le 30 juin 1904 jusqu'au 1er décembre 1906 ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (Ministre de la Milice et de la Défense) : Voici le total des dépenses faites par le département de la Milice et de la Défense par rapport aux stations militaires et navales d'Halifax et d'Esquimault, respectivement, du 30 juin 1904 au 31 octobre 1906 :

Halifax..	$982,468 34
Esquimault..	161,209 13

DROITS DE DOUANE ET D'ACCICE SUR LES SPIRITUEUX.

M. W. F. MACLEAN demande :

1. Quel est le droit imposé sur les spiritueux par le nouvel Acte des Douanes ?

2. Quel est le droit d'accise sur les spiritueux?

3. Quels sont les droits de douane et d'accise sur les spiritueux aux Etats-Unis?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (Ministre des Douanes) :

1. D'après l'article 156 du projet de résolutions concernant le nouveau tarif, le droit de douane sur les spiritueux est de $2.40 par gallon de la force de preuve (aucune réduction n'étant faite, au sujet du droit à payer, pour les liquides titrant moins de 15 p. 100 au-dessous de preuve).

Voici quel est, au Canada, le droit d'accise sur les spiritueux, par gallon de la force de preuve : $1.92 s'ils sont fabriqués avec du grain, $1.93 s'ils sont fabriqués avec de la substance saccharine transportée à la distillerie en entrepôt, et $1.90 s'ils sont fabriqués avec d'autre substance saccharine.

3. D'après les manuels du tarif les droits de douane sur le whiskey et les autres spiritueux provenant de la distillation de grain ou de substance saccharine aux Etats-Unis, sont de $2.25 par gallon de preuve des Etats-Unis ou de $3.09 par gallon de preuve canadien (aucune réduction n'étant faite, au sujet du droit à payer, pour les liquides d'une force inférieure à la force de preuve américaine). Le droit d'accise, aux Etats-Unis, sur les spiritueux provenant de la distillation de grain ou de substances saccharines paraît être de $1.10 par gallon de preuve américain ou d'environ $1.51 par gallon de preuve canadien.

COLLECTION HERALDIQUE DU CANADA.

M. A. LAVERGNE, par M. Ethier, demande :

1. L'entrefilet suivant, publié dans le " Canada " du jeudi, 13 décembre courant, est-il venu à la connaissance du Gouvernement :

COLLECTION HERALDIQUE.

" Elle sera envoyée au " Massachusetts Historical Society's Museum ", de Boston.

" La collection héraldique du Canada, sera prochainement envoyée au " Massachusetts Historical Society's Meseum " de Boston, parce que nous n'avons au Canada, aucun édifice où l'on pourrait, décemment, la placer. Cette collection héraldique, qui est la seule en Amérique, est, présentement, entre les mains du vicomte de Fronsac, et est contenue dans une demi-douzaine de caisses déposées dans les hangars de l'institut Fraser, à Montréal ; le vicomte a dû, lui-même, payer les frais d'entreposage, depuis six mois. C'est en vain qu'on a essayé d'obtenir du gouvernement d'Ottawa, une salle au Parlement, dans laquelle on eût pu placer cette collection.

La " Massachusetts Historical Society " a offert tout une salle où la collection héraldique pourra être conservée, et l'on est en train de prendre des dispositions pour l'y expédier.

" Cette collection comprend les archives héraldiques des fondateurs de l'Amérique, avec leurs armes et blasons, d'une centaine de seigneuries du Canada, d'à peu près cent cinquante

baronnies de la Nouvelle-Ecosse, et d'environ soixante-dix manoirs, concédés par les Stuart ".

2. Le Gouvernement entend-il prendre quelques mesures pour conserver au pays ces richesses historiques ?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Le Gouvernement n'a pas eu connaissance de l'article cité.

2. Le Gouvernement ne fait aucune démarche concernant des objets de valeur historique qu'il ne connaît pas.

RAPATRIEMENT DES CANADIENS.

M. PAQUET demande :

1. Le Gouvernement a-t-il envoyé des agents aux Etats-Unis depuis 1900 pour encourager le rapatriement des Canadiens?

2. Quels sont ces agents ?

3. Quels sont les différents endroits qu'ils ont visités, et quel est le nombre de conférences faites ?

4. Sur quelles parties du Canada les agents ont-ils dirigé le rapatriment?

5. Quel est le nombre des Canadiens rapatriés depuis 1900 ?

6. Quel est le montant d'argent dépensé par le gouvernement canadien depuis 1900 pour le rapatriement des Canadiens?

L'honorable FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. C'est une partie de la tâche de tout agent d'immigration aux Etats-Unis que d'encourager le rapatriement des Canadiens.

2. Voici les noms des agents employés depuis 1900, c'est-à-dire depuis le 1er janvier 1901, et le territoire qui a été assigné à chacun d'eux : McInnes, M. V., Michigan ; Laurier, C. A., Michigan ; Grieve, J. W., Michigan et Washington ; Crawford, J. S., Missouri ; Currie, T. O., Winsconsin ; McLachlan, J. M. Wisconsin et Dakota-sud ; Holmes, E. T., Indiana et Minnesota ; Bennett, W. V., Nebraska ; Pilling, Chas., Minnesota et Dakota-nord ; Williams, H. M., Wisconsin et Ohio ; Broughton, C. J., Illinois ; Davies, Benj., Minnesota et Montana ; Rogers, W H., Dakota-sud et Indiana ; Jones, C. A., Pennsylvanie ; Hetherington, Thos., Massachusetts ; Duncan, Thomas, New-York ; Blais, rév. père, M. Gouin, rév. père, H. L., Vachon, rév. père, Laganière, rév. I., Corbeil, rév. O., Ribout, A., Gauthier, Damase, Brisson, Dr T. A., Dupont, Réné, Etats de l'Est; Laurier, C. A., Michigan ; Laurier, R., Massachusetts ; Talbot, L. B., Massachusetts ; Tessier, O., Michigan ; Boileau, F. X., Etats de l'Est ; Ayotte, A. Montana ; Baumunk, W. E., Indiana ; Parker, J. H. M., Minnesota ; Duncan, J. C., Nebraska, Indiana, Pennsylvanie ; Ritchie, Wm., Dakota-nord ; Bartholomew, N., Iowa ; Barrett, E., Texas ; Clément, Zotique, Massacnusetts ; St. John, M., New-York ; Burriss, R., A., Etats-Unis ; Unruh, Tobias, Missouri ; Young, Joseph, Ohio.

M. A. LAVERGNE.

3. Les archives du département ne me permettent pas de donner de réponse quant aux conférences faites, mais si l'honorable député désire des renseignements détaillés à ce sujet les agents seront requis de faire rapport, et leurs rapports seront déposés, sur ordre de la Chambre.

4. Dans tous les cas les agents laissent aux immigrants ou aux Canadiens qui s'en reviennent le soin de choisir l'endroit où ils s'établiront, ils ne les dirigent pas vers une partie du Canada plutôt que vers une autre.

5. Il est constaté dans le registre des arrivées d'immigrants au Canada que, du 1er janvier 1901 au 30 octobre 1906, il est revenu des Etats-Unis 26,547 Canadiens.

6. Impossible de séparer les frais de rapatriement des Canadiens des frais généraux d'immigration.

DEPECHES A DESTINATION DE L'ANGLETERRE.

M. DANIEL, pour M. Barker, demande :

1. Le steamer " Empress of Ireland ", qui a quitté Saint-Jean le 30 novembre, a-t-il été retardé pendant sept heures à Halifax pour attendre les dépêches ? S'il n'a pas été retardé pendant sept heures, pendant quel temps l'a-t-il été ?

2. Les dépêches à destination de l'Angleterre expédiées par les steamers " Empress ", sont-elles transportées par l'Intercolonial ou par le Pacifique Canadien ?

3. A quelle heure, les vendredis, se ferment à Montréal les sacs aux dépêches à destination de l'Angleterre ? S'ils sont transportés par le Pacifique Canadien, à quelle heure pourraient-ils se fermer ?

4. Si ces malles étaient transportées par le Pacifique Canadien, est-ce que les hommes d'affaires et autres à Montréal et dans l'Ouest n'auraient pas pratiquement un jour de plus pour faire leur correspondance européenne ?

5. Si les malles anglaises avaient quitté Montréal le jeudi soir, 29 novembre, par le Pacifique Canadien, et si elles avaient été mises à bord de l' " Empress of Ireland " à Saint-Jean, et si le steamer avait pris la mer sans aller à Halifax, est-ce qu'il ne serait pas arrivé à Liverpool un jour plus tôt qu'il ne l'a fait ?

6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer de faire arrêter le steamer " Empress " à Halifax pour prendre les malles transatlantiques ? Dans l'affirmative, pour quels motifs en agit-il ainsi ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Le train de l'Intercolonial était de deux heures et dix minutes en retard.

2. L'Intercolonial.

3. 10.30 hrs du matin. Si les dépêches étaient expédiées par le train du Pacifique Canadien quittant Montréal à 7.25 hrs du soir, les sacs aux dépêches se fermeraient à Montréal vers six heures du soir. Il pourrait se faire une expédition supplémentaire par voie canadienne, c'est-à-dire par le train du Pacifique Canadien qui part à 7·25 hrs du soir, si les steamers du Pacifique Canadien attendaient l'arrivée de ce

train à Halifax, comme le font actuellement les steamers de la ligne Allan. On ferme un sac aux dépêches, maintenant, à Montréal, à six heures du soir, pour l'expédier *via* New-York par les steamers de la ligne Cunard qui quittent New-York le samedi. Aussi il n'y aurait aucun avantage, sous le rapport du temps, à expédier un sac aux dépêches supplémentaire par le train du Pacifique Canadien qui quitte Montréal pour Halifax à 7.25 heures du soir.

4. Réponse comprise dans la réponse à la troisième question.

5. Partie d'un jour.

6. Oui. Halifax est le port reconnu dans le contrat comme étant celui où les dépêches doivent être débarquées et d'où elles doivent être expédiées.

COMPAGNIE D'IRRIGATION ROBBINS.

M. AMES demande :

A quelle date le ministère a-t-il approuvé le projet de la compagnie d'irrigation Robbins sous l'empire des dispositions de la loi sur l'irrigation du Nord-Ouest, de 1898 ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : A la demande de l'honorable député un rapport sur ce sujet est en cours de préparation. Il contiendra tous les renseignements connus du département.

M. AMES demande aussi :

1. Les plans des travaux que se proposent d'exécuter la compagnie d'irrigation Robbins ou ses représentants, ont-ils été soumis au commissaire des travaux d'irrigation ? Dans l'affirmative, les députés peuvent-ils les examiner et où sont-ils déposés ?

2. Une demande a-t-elle été faite par la compagnie d'irrigation Robbins ou ses représentants, pour obtenir des droits de prise d'eau, en vertu des dispositions de l'acte d'Irrigation ? Quels sont les points principaux de cette demande ?

3. La compagnie a-t-elle déjà commencé à annoncer, ainsi que l'exige la loi ? Quand, où et comment ?

4. De quelle manière le ministère se propose-t-il de disposer des terres scolaires situées dans les limites de la concession Robbins ?

M. AMES demande encore :

1. Lors de la vente des terres à la compagnie d'irrigation Robbins quels renseignements le ministère avait-il sur la formation de cette compagnie ?

2. Etait-ce une compagnie ? Dans l'affirmative, quand et où a-t-elle été enregistrée ? Où était son siège d'affaires et quels étaient ses officiers, directeurs et actionnaires ?

3. Dans la négative, quelles personnes constituaient cette compagnie et quels sont les noms et domiciles de ces personnes ?

M. AMES demande de plus :

1. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a-t-elle réclamé comme faisant partie de son territoire d'irrigation la totalité ou une partie des terres vendues à la compagnie d'irrigation Robbins, le 26 juin 1906, ou en aucun temps avant cette date ? Dans l'affirmative, quand et dans quelle proportion ?

2. Des offres, écrites ou verbales, par la compagnie d'irrigation, ou en son nom, ont-elles été faites au ministère de l'Intérieur personnellement, ou à toute autre personne dans son département pour obtenir un octroi supplémentaire de terres pour des fins d'irrigation, dans les environs de la coulée des Quarante-Milles ? Dans l'affirmative, par qui et à qui ces demandes ont-elles été faites ?

3. Des offres ont-elles été faites au ministère en aucun temps depuis 1898, par des personnes ou compagnies autres que celles mentionnées dans les paragraphes 1 et 2, pour l'obtention de terres, pour des fins d'irrigation, vendues en tout ou en partie, le 26 juin 1906, à la compagnie d'irrigation Robbins ? Dans l'affirmative, par qui, quand et comment ces offres ont-elles été faites ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (Ministre de l'Intérieur) : La réponse à la question précédente s'applique à ces trois dernières questions.

M. AMES : On pourrait répondre à ces questions en quelques mots et, dans ce cas, nous obtiendrions les renseignements avant les vacances de Noël. Autrement, nous devrons attendre après l'ajournement. On n'est pas excusable de refuser de répondre à quatre questions sous prétexte qu'un rapport sera déposé au cours de l'année 1907. J'espère que le ministre reviendra sur sa décision.

M. FOSTER : On pourrait réserver les questions.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministre a répondu à ces questions.

M. AMES : Je demande que les questions soient réservées.

M. l'ORATEUR : Je n'ai pas d'autre alternative que d'accepter la réponse du ministre.

M. AMES : Je les inscrirai de nouveau sur le feuilleton. Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'il ne répondra à aucune de ces questions ?

M. FOSTER : Il déclare qu'il a répondu.

BAUX DE PATURAGES.

M. AMES demande :

1. Quels baux de pâturages (réservés ou non) étaient en vigueur en juin 1906, en ce qui concerne les terres situées dans les townships 12 et 13, rangs 8, 9 et 10, à l'ouest du 4me méridien, en tant que ces townships s'étendent au nord de la rivière Saskatchewan-sud ?

2. Quand et à qui chacun de ces baux a-t-il été accordé ; pour quelle étendue et quand chacun expire-t-il ?

3. Quelques-uns de ces baux ont-ils été transférés à des personnes autres que la personne qui a fait la demande en premier lieu, et à qui ?

4. Le ministère a-t-il notifié aux détenteurs d'aucuns de ces baux, son intention de les résilier, et dans l'affirmative, qui a été ainsi averti et pour quelle raison ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (Ministre de l'Intérieur) :

1, 2 et 3. Un bail qui expirera le 1er mars 1923, a été accordé à M. Thomas Bell, de Medicine-Hat, le 1er mars 1902, pour le ranche n° 1986 comprenant la section 19 et la moitié septentrionale de la section 20 du township 12, rang 10 à l'ouest du 4me méridien. La superficie est de 827 acres. Il n'y a pas eu de cession. Sans privilège d'enclos.

Un bail, qui expirera le 1er juillet 1926, a été accordé le 1er juillet 1905, à la compagnie d'élevage de Grand-Forks pour une partie du ranche n° 2194, comprenant les sections 6, 7, 17 et 18 du township 12, rang 10 à l'ouest du 4me méridien. Superficie, 699.9 acres. La compagnie a cédé ses droits à M. J. D. McGregor, de Brandon (Manitoba). Bail avec privilège d'enclos.

Un bail, qui expirera le 1er septembre 1924 a été accordé le 1er septembre 1903, à M. Ezra Pearson, de Medicine-Hat, pour le ranche n° 2366, comprenant la moitié septentrionale de la section 6, township 13, rang 9, la moitié septentrionale de la section 2 et toute la section 12, du township 13, rang 10, à l'ouest du 4e méridien. Sans privilège d'enclos. Superficie, 1,280 acres.

Un bail, qui expirera le 1er mars 1925, a été accordé le 1er mars 1904, à M. R. H. Roe, de Medicine-Hat, pour le ranche n° 2657, comprenant la section 6 du township 13, rang 8 et la moitié est de la section 1 et toute la section 12 du township 13, rang 9, à l'ouest du 4me méridien. Superficie, 1,272.6 acres. Il n'y a pas eu de cession. Sans privilège d'enclos.

4. Non.

LOI ELECTORALE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. R. L. BORDEN demande par l'organe de M. Barker :

1. Le ministère sait-il qu'en vertu d'un jugement rendu le 6 novembre 1906, par M. le juge Townsend, de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, dans une action en réclamation de dommages-intérêts intentée par Avard L. Davidson, demandeur, contre Zaccheus Hall, défendeur, ledit Zaccheus Hall a été trouvé coupable de manœuvres frauduleuses d'après la loi électorale de la Nouvelle-Ecosse et condamné à quatre cents dollars d'amende et aux frais, pour ladite contravention ?

2. Le ministère sait-il que le dit défendeur Zaccheus Hall, lorsqu'il a commis cette contravention, était receveur de la poste à l'anse Sainte-Croix, dans le comté d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse ?

3. Qu'est-ce que le ministère se propose de faire en cette occurrence ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Le ministère n'a pas de renseignements à ce sujet. Il sait que les journaux ont donné cours à des bruits de ce genre et croit que la cause est encore pendante.

M. AMES.

FONCTIONNAIRES DU YUKON.

M. BLAIN demande par l'organe de M. Roche :

1. Relativement à la réponse donnée le 12 décembre à une question relative aux fonctionnaires du Yukon, le ministère sait-il que M. Aimé Dugas est présentement ou est venu récemment à Ottawa ?

2. Pour quelles raisons, M. W. B. McInnes, commissaire; M. le juge Dugas, juge senior; M. le juge Craig, juge puîné ; F. T. Congdon, juriste ;M. C. B. Burns, secrétaire du Territoire; M. H. Brown, commis, et M. Laliberté, bibliothécaire du Territoire, sont-ils absents du Yukon ?

3. Qui remplacent actuellement M. J. E. Girouard, registraire, et M. Aimé Dugas, commis ?

4. Quel est le montant total des appointements et allocations des fonctionnaires présentement absents du Yukon ?

5. Depuis combien de temps ces fonctionnaires sont-ils absents, et quand doivent-ils retourner à leur poste respectif ?

6. L'absence de chacun a-t-elle été autorisée par un arrêté du conseil ou autre autorité ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le ministère ne sait pas si M. Aimé Dugas est présentement à Ottawa ou s'il y est venu récemment. Avant l'arrivée dans la capitale de M. le commissaire McInnes, fait subséquent au 12 du courant, date à laquelle il a répondu à une question antérieurement posée par l'honorable député à ce sujet, il ne savait pas que M. Aimé Dugas était absent du Yukon, ayant obtenu un congé.

2. M. le commissaire McInnes est ici dans le but de s'entendre avec le ministère au sujet de l'administration du Yukon. Au Yukon, les longues vacances des tribunaux ont lieu en hiver et les juges dont les noms ont été mentionnés sont en vacances. Il est d'usage de permettre aux fonctionnaires du Yukon d'accumuler les trois semaines de congé auxquelles ils ont droit chaque année. MM. Congdon, Dugas, Burns, Brown et Laliberté prennent actuellement le congé qu'ils avaient différé de prendre. Les uns ont la permission de prolonger ce congé au delà du temps fixé par les règlements mais ils ne touchent pas d'appointements pendant cette prolongation du délai.

3. Le commissaire dit que M. Girouard était au Yukon lors de son départ, le 14 novembre. Il n'est pas d'usage de désigner quelqu'un en particulier pour remplir les fonctions d'un commis qui s'absente ; par conséquent, M. Dugas est remplacé par les autres employés du bureau.

4. Les appointements annuels sont de $26,200 et les allocations de subsistance de $23,200.

5. Le commissaire déclare que les personnes mentionnées, excepté lui, ont quitté le Yukon sur les bateaux qui ont levé l'ancre à la veille de la fermeture de la navigation et qu'elles retourneront à l'expiration de leur congé. Le commissaire est parti le 14

novembre et retournera dès que ses affaires seront terminées.

6. L'absence des fonctionnaires a été autorisée dans chaque cas.

GARDIENS DES QUAIS DANS LE DISTRICT DE MUSKOKA.

M. WILLIAM WRIGHT demande :

Le ministère a-t-il nommé des gardiens des quais de Huntsville, Baysville et Bracebridge, dans le district de Muskoka? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et leurs appointements ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui. A Baysville, M. James Daniel est gardien des quais. Il reçoit le quart des recettes comme rétribution.

Le ministre n'a pas nommé de gardiens des quais à Huntsville ni à Bracebridge.

CHEMIN DE FER DE MADOC A ELDORADO.

M. NORTHRUP demande par l'organe de M. W. J. Roche :

Le ministère est-il disposé à prendre les mesures nécessaires pour appliquer les prescriptions relatives à l'exploitation du chemin de fer de Madoc à Eldorado, dans le comté de Hastings, prescriptions qui sont contenues dans l'arrangement en vertu duquel la subvention pour la construction et l'exploitation de ce chemin a été payée ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins d fer et Canaux) :Le ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Le ministère n'a pris aucune décision à ce sujet.

NAUFRAGE DU "SOVINTO."

M. J. J. HUGHES demande :

1. Le ministre des Chemins de fer a-t-il quelque rapport ou communication du surintendant Sharp, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, concernant l'envoi d'un train spécial de Charlottetown à Souris avec un bateau de sauvetage, lors du naufrage de la barque "Sovinto" sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ce rapport ou de cette communication ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Oui. Les lettres suivantes renferment les renseignements demandés :

Chemin de fer Intercolonial du Canada,
Bureau de l'administrateur,
Moncton (N.-B.), 13 décembre 1906.

M. M. J. Butler, I.C.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur Butler,—Comme vous me l'aviez mandé le 7, j'ai télégraphié à M. Sharp pour lui demander un rapport circonstancié et une explication au sujet du transport d'un bateau de sauvetage de Charlottetown à Souris mentionné dans des plaintes reçues au département.

Je vous transmets sous ce pli, sa réponse, deux lettres du 7 décembre et de 8 décembre respectivement.

Je dois dire que ses explications sont claires et satisfaisantes.

Votre très respectueux,
(Signé) D. POTTINGER.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard,
Bureau du surintendant,
Charlottetown (I.P.-E.), 7 décembre, 1906.

M. D. POTTINGER, O.S.I.,
Administrateur des chemins de fer du Gouvernement canadien,
Moncton (N.-B.)

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre demandant : "Pourquoi le chemin de fer n'a pas transporté un bateau de sauvetage qu'on lui a demandé il y a quelque temps de transporter à Souris lorsqu'un naufrage avait eu lieu près de cet endroit? Vu que le département a reçu des plaintes à ce sujet, veuillez me fournir des renseignements circonstanciés et les explications complètes," j'ai l'honneur de vous dire que le jeudi, 8 novembre, vers 4 h. de relevée, M. Lord, l'agent du ministère de la Marine a demandé par le téléphone à notre bureau ce que coûterait un train spécial—locomotive et un wagon—de Charlottetown à Souris pour le transport d'un bateau de sauvetage.

M. McDonald, mon premier commis, se référa à moi et on répondit à M. Lord par le téléphone que nous demanderions le prix régulier, à savoir, un dollar par mille, ce qui équivalait à $60 la distance étant de 60 milles. M. Lord a semblé croire que ce prix était très élevé mais je lui appris que c'était le prix régulier. Il répondit "Très bien" ou quelque chose comportant le même sens et notre conversation par le téléphone prit fin. Je suppose qu'il avait l'intention de retenir un train, mais il n'en fit rien. Le même soir, vers 7 heures, M. Hyndman, qui est l'agent des Lloyds, je crois, demanda aussi ce que coûterait un train spécial et reçut la même réponse que M. Lord. M. Hyndman demanda si j'accepterais son chèque—c'était après la fermeture des banques. Je répondis "Certainement" et je l'acceptai. Le train fut préparé et partit de Charlottetown à dix heures et quart du soir.

C'est tout ce que nous avons fait; mais les journaux ont publié une foule de commentaires qui étaient inexacts.

Je vous transmets sous ce pli une lettre de M. McDonald, mon premier commis.

Votre dévoué serviteur,
(Signé) G. A. SHARP.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard,
Bureau du surintendant,
Charlottetown (I.P.-E.), 7 décembre, 1906.

M. G. A. Sharp,
Surintendant.

Cher monsieur,—A une heure assez avancée de l'après-midi du 8 novembre, M. Lord, l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries téléphona au bureau pour savoir ce que coûterait le transport d'un bateau de sauvetage d'ici à Souris par train spécial. Vous n'étiez pas au bureau dans le moment, mais je me suis mis en communication avec vous par le téléphone et vous m'apprîtes que le prix serait d'un dollar

par mille. J'appelai alors M. Lord au téléphone et je lui annonçai qu'un train spécial pour Souris coûterait $60. Il jugea que ce prix était élevé et dit que la moitié de cette somme devrait suffire. Il désirait vous en parler à vous-même et je lui donnai le numéro du téléphone.

Votre très respectueux,
(Signé) A. McDONALD.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard,
Bureau du surintendant,
Charlottetown (I.P.-E.), 8 décembre 1906.
M. D. Pottinger, O.S.I.,
Administrateur des chemins de fer du Gouvernement canadien,
Moncton, N.-B.

Cher monsieur,—Quant à cette question d'un train spécial pour le département de la Marine, j'ai négligé de vous dire qu'il ne s'est pas agi entre M. Lord et moi de payer le train d'avance. Il a toujours été d'usage entre les départements d'envoyer des factures et le ministère de la Marine envoie d'Ottawa des chèques pour les services que le chemin de fer a pu lui rendre.

Je ne me suis pas arrêté à la demande d'une diminution de prix faite par M. Lord, parce qu'il nous adresse presque toujours la même demande quand il a quelque chose à expédier par la voie ferrée, des apparaux et de la houille, par exemple. Nous rétribuons toujours les services du ministère de la Marine qui transporte pour nous une grande quantité de marchandises, en hiver, et je ne comprenais pas pourquoi celui-ci ne paierait pas pour un train spécial, s'il en avait besoin dans cette circonstance. En effet, c'était une affaire qui concernait le ministère de la Marine, me semblait-il, et c'était lui qui s'en occupait ainsi que l'agence des Lloyds. Le train spécial n'a pas été retardé parce que nous n'avions pas de fonds.

Votre dévoué serviteur,
(Signé) G. A. SHARP.

BUREAU DE POSTE A VAULVAGNUS BEACH.

M. SMITH (Wentworth)) demande :

Le directeur général des Postes a-t-il reçu une requête signée par un grand nombre de personnes en faveur de l'ouverture d'un nouveau bureau de poste à Vaulvagnus Beach, township de Saltfleet, comté de Wentworth ? Dans l'affirmative, le ministère se rendra-t-il aux désirs de la population de cet endroit ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Le département des Postes a reçu une pétition demandant l'établissement d'un bureau de poste à Von Wagner Beach, et la demande est à l'étude.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

1. Copie de tous baux et arrangements entre le Gouvernement représenté par le département de la Marine et des Pêcheries et, (a) la "Athabasca Fish Company" (J. K. McKenzie, Selkirk, Man.), ou leurs représentants MM. Butterfield et Dee ; (b) A. McNee, Windsor, Ont.; (c) la "British-American Corporation", de Montréal et Selkirk (F. H. Markey).

M. J. J. HUGHES.

2. Copie de tous rapports, correspondance, ou documents concernant ou ayant rapport à la demande d'obtention, de transfert ou de jouissance d'aucuns privilèges appartenant auxdits baux.

3. Etat indiquant les montants de location, boni ou paiements faits au Gouvernement, jusqu'à date, en vertu desdits baux.

4. Toutes informations que le Gouvernement possède ou peut se procurer, concernant (a) le nombre de remorqueurs et d'hommes employés; (b) la quantité et la valeur des filets en usage ; (c) la quantité et la valeur du poisson pris ; et (d) la quantité de poissons exportés, d'après chaque bail, pour la période de 12 mois, si ces chiffres peuvent être obtenus.—M. Ames.

Copie de tous arrêtés du conseil, annonces demandant des soumissions, devis, plans, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, contrats et autres documents et papiers de toute espèce concernant la construction d'un bureau de poste à Vancouver, C.-A.—M. R. L. Borden.

Etat indiquant : (a) tous les rapports faits de temps à autre, par les officiers de la branche des ingénieurs topographiques du département de l'Intérieur, concernant les terres dans les townships 10, 11, 12 et 13, rangs 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13, à l'ouest du quatrième méridien, et dans les townships 7, 8 et 9, rangs 8, 9, 10 et 11 à l'ouest du quatrième méridien.

(b) Copie des arrêtés du conseil, en date du 13 décembre 1886, et du 21 décembre 1897, réservant certaines terres, savoir : celles comprises dans la moitié sud de la section 7, le quart nord-ouest de la section 9 et la section 21, situées au sud et à l'est de la rivière. Dans le township 12, rang 12 ; cette partie de la section 35 située au sud et à l'est de la rivière. Dans le township 11, rang 13, et les parties des sections 1 et 2 situées à l'est de la rivière, dans le township 12, rang 13, toutes à l'ouest du quatrième méridien, comme réserves d'abreuvoir pour les animaux.

(c) Le rapport d'inspection mentionné dans l'arrêté du conseil du 21 décembre 1903, démontrant que les terres mentionnées dans les arrêtés du conseil du 13 décembre 1886 et du 21 décembre 1897, n'étaient plus requises pour le but pour lequel on les avait mises de côté.

(d) Tous autres rapports faits de temps à autre jusqu'à date par des officiers du département de l'Intérieur, concernant la nature et la fertilité du sol, le climat, la quantité de pluie, l'approvisionnement d'eau, les caractères topographiques de cette région et de toute autre étendue mentionnée dans le paragraphe (a) de cette résolution.—M. Ames.

Etat indiquant quel montant total de droits a été perçu par le Gouvernement durant l'année fiscale 1905-06 pour les divers articles nommés dans les item suivants, tels que mentionnés dans le nouveau tarif douanier, savoir :

Item 445—Faucheuses, moisonneuses, engerbeuses, moisonneuses sans appareils pour engerber, appareils à engerber, moisonneuses simples.

Item 446—Bineuses, charrues, herses, râteaux à cheval, semoirs mécaniques, étendeurs d'engrais, sarcleurs, et moulins à vent.

Item 447—Equipement de machine à battre, lorsqu'il se compose d'un engin locomobile ou portatif et d'un séparateur.

Item 448—Machines à charger le foin, extracteurs de pommes de terre, manèges à chevaux, séparateurs, n.a.p., moulins à vent, machines à

hacher le fourrage, lieuses à foin, rouleaux pour la ferme, les chemins ou les champs, creuseurs de trous pour poteaux, manches de faux et autres instruments aratoires, n.a.p.

Item 449—Haches, faux, faucilles ou crochets à récoltes, hache-foin et hache-paille, tranchegazon, herses, râteaux, fourches, n.a.p.

Item 450—Pelles et bêches en fer ou acier, n.a.p., ébauches ; et faucheuses de pelouses.

Item 451—Poêles de toutes sortes, pour houille, bois, huile, esprit de vin ou gaz.

Et aussi, indiquant quel aurait été le montant total de droits perçus, pendant la même période, sur chacun des item ci-dessus mentionnés, si le tarif actuellement proposé par le Gouvernement avait alors été en vigueur.—M. Henderson.

Copie de tous arrêtés du conseil, avis pour soumissions, soumissions, devis de toute espèce, plans, dessins, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, contrats, conventions et autres documents et papiers de toute nature, concernant la construction d'un édifice d'immigration dans la cité de Winnipeg, depuis le 1er janvier 1900.—M. R. L. Borden.

Copie de tous arrêtés du conseil, avis pour soumissions, soumissions, devis de toute sorte, plans, dessins, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, contrats, conventions et autres documents et papiers de toute nature concernant tous travaux aux Rapides Saint-André, ou les environs, dans la province de Manitoba, et spécialement copie de tous documents, comme susdit, concernant toute soumission ou contrat par ou au nom de Charles Whitehead ou Kelly, Brothers, ou tous autres soumissionnaires ou entrepreneurs.—M. R. L. Borden.

Copie de tous arrêtés du conseil, annonces pour soumissions, soumissions, devis de tout espèce, plans, dessins, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, contrats, conventions ou autres documents et papiers de toute nature, concernant la construction d'une section du Transcontinental désignée sous l'appellation de " District B ", commençant à l'extrémité nord du pont de Québec et du pont de la compagnie de chemin de fer, dans le voisinage de Québec, jusqu'à un point près de La-Tuque, distance d'environ 150 milles.—M. R. L. Borden.

Etat indiquant le nom, l'âge, le sexe et les parents des enfants qui fréquentent l'école indienne de Muskowequan, s'ils sont des sauvages faisant partie d'un traité ou non, la bande à laquelle ils appartiennent, et si les parents sont vivants ou morts; le montant des octrois du Gouvernement à la dite école en 1904, 1905 et 1906 ; le montant d'argent payé en vertu du traité à la bande de Muscowequan lors du dernier paiement, à quels Indiens les paiements ont été faits, et le nombre d'enfants appartenant à chacun —M. Lake.

BAUX HYDRAULIQUES MINIERS.

M. W. J. ROCHE (Marquette) demande :

Copie de toute correspondance entre le Gouvernement ou quelqu'un des départements et les cinq compagnies et le particulier dont les baux pour exploiter des mines par la force hydraulique ont été cancellés l'an dernier.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Les documents en question sont requis dans les procès en cours, et à cause de cela il ne serait pas sage de les communiquer à la Chambre.

(La motion reste en suspens.)

LA " NORTH ATLANTIC TRADING " COMPAGNIE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) demande :

Etat indiquant toutes réclamations faites au Gouvernement par la " North Atlantic Trading Company ", et les montants payés à ladite " North Atlantic Trading Company " par le gouvernement du Canada (a) comme commission, (b) à cause de déboursés depuis le 31 mars 1906. Aussi, copie de toute correspondance entre ladite " North Atlantic Trading Company " et le Gouvernement depuis le 31 mars 1906 jusqu'au 1er décembre dernier, et de toutes lettres et états de compte reçus de ladite compagnie entre les dates ci-dessus.

Mon but en proposant cette motion est de savoir ce qui est advenu de notre ancienne amie la " North Atlantic Trading Company ". Nous n'en avons pas entendu parler pendant cette session. Les honorables membres de cette Chambre se rappellent qu'à la session dernière les relations entre cette compagnie et le Gouvernement nous ont apparu sous un jour exceptionnel et extraordinaire. Le Gouvernement avait payé des millions de dollars à cette compagnie, mais lorsque nous avons voulu savoir quelles étaient les personnes inconnues auxquelles le pays avait non seulement payé des sommes considérables, mais avait donné tout pouvoir sur l'immigration dans huit ou dix pays du continent européen, on nous a fait l'objection extraordinaire que l'on ne pouvait nous donner ce renseignement, et nous avons eu de plus ce curieux spectacle d'employés du Gouvernement qui avaient fait les arrangements avec cette compagnie et lui avaient payé des sommes considérables, venir, eux qui étaient les seuls desquels nous pouvions obtenir les renseignements demandés, dire carrément au comité des comptes publics et au comité de l'immigration que bien qu'ils connaissaient les membres de la compagnie, ils n'en donneraient pas les noms à la Chambre ou au public. Nous avons eu en outre le spectacle plus étrange, spectacle qui n'a jamais été vu encore dans aucune législation que je sache, d'un Gouvernement défendant cette prétention de ces employés.

L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se rappellera qu'il a offert un jour d'une façon un peu théatrale, de faire connaître au chef de l'opposition les noms des membres mystérieux de cette compagnie, à la condition qu'aucune autre personne, et certainement pas le public ne pourrait bénéficier du renseignement. Je me rappelle qu'il a montré à la Chambre le côté d'un papier sur lequel il n'y avait rien d'écrit, et après qu'il eut fait cette offre, qui était, évidemment inacceptable, il a tourné le papier de l'autre côté, et j'ai cru voir

qu'il n'y avait non plus rien d'écrit sur ce côté-là. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement cédant sans doute devant l'opinion publique, donna avis à la " North Atlantic Trading Company " qu'il mettrait fin à son traité de dix ans avec elle vers le 1er novembre dernier. Je me rappelle avoir vu, parmi les documents déposés sur le bureau de la Chambre, l'année dernière une protestation de cette compagnie mystérieuse qui prétendait que le Gouvernement n'avait pas le droit de mettre fin à ce marché dont elle remplissait à la lettre les obligations. Elle disait qu'en vertu de son contrat—je parle de mémoire—le Gouvernement était obligé de donner un avis quatre ans d'avance pour le résilier, excepté naturellement si elle n'en remplissait pas les conditions et elle prétendait les remplir. Nous avons donc le droit de savoir où en sont les choses. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a depuis fait un voyage en Europe, dont le but principal était, je crois, de faire une enquête sur nos agences d'immigration, et cependant il ne nous a pas encore donné de renseignements sur cette compagnie. A-t-il visité le fameux bureau, n° 92 rue Damarak, Amsterdam, dont on a tant parlé à la dernière session ? A-t-il pu découvrir comment cette compagnie avec laquelle nous avons un contrat et à laquelle nous avons donné de l'argent depuis quatre ou cinq ans, sinon plus, s'est subitement constituée dans l'île de Jersey, au mois de juin 1905, grâce aux bons offices du gendre ou du beau-père de M. Preston, je ne me rappelle pas bien, et dont les membres étaient des hôteliers, des commis d'avocats (je crois même qu'il y avait des gardiens d'écuries et autres personnes n'ayant aucune situation dans la société)? Le Gouvernement est-il en position aujourd'hui de nous faire connaître la composition de cette compagnie, et quels étaient ceux qui la représentaient ?

Le contrat a été résilié à la suite de l'avis donné par le ministre de l'Intérieur, et dans ces circonstances, quelle raison peut empêcher qu'on nous fasse connaître les noms qu'on a si soigneusement tenu cachés, l'année dernière, en violation, de l'un des droits primordiaux du Parlement de savoir à qui on paie de l'argent et dans ce cas-ci des sommes considérables, des centaines de milliers de dollars, pour un ouvrage de confiance, la propagande en faveur de l'immigration? Ces personnes ont été laissées tranquilles de même que le Gouvernement pour l'ouvrage qui a été fait.

Les gouvernements des différents pays où cette propagande a été faite n'ont pas institué de poursuites ni cherché à les faire punir parce qu'ils avaient commis des actes contre la loi. Y a-t-il encore des raisons qui empêchent de faire connaître les noms maintenant ? Le but de ma motion est aussi de savoir où nous en sommes au sujet des réclamations. La compagnie en a-t-elle déposé ? L'année dernière elle prétendait que la rupture du contrat n'était pas juste, et a-t-elle demandé quelque chose en dédommagement ? Dans ce cas qu'a-t-elle demandé ? A-t-elle demandé qu'on lui paie la prime pour les immigrants venus au pays depuis la résiliation, et quel est surtout le résultat de l'enquête faite en Angleterre et sur le continent au sujet de cette compagnie ? Qu'est-ce que le ministre de l'Intérieur a trouvé ? Quelle est la balance de compte entre le Gouvernement et la compagnie ? Quelle est la raison qui empêche que nous ne sachions pas aujourd'hui quels sont ceux qui ont touché cet argent ? Et qu'est devenu Louis Leopold alias Lazarus, dont le nom a été mêlé à l'enquête devant le comité des comptes publics et devant le comité d'immigration ? Le Gouvernement s'est-il engagé à ne pas révéler les noms de ceux qui composent cette compagnie mystérieuse ? Est-ce là une des conditions du contrat que nous devons respecter dans l'avenir ? Je crois que le ministre de l'Intérieur devrait faire connaître à la Chambre tout ce qu'il a appris pendant son voyage en Europe.

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il n'y a rien qui empêche d'adopter cette motion ni de donner à la Chambre les renseignements qu'elle comporte. J'ai fait une enquête au sujet de la North Atlantic Trading Company. Je suis allé au numéro 92 rue Damarak, Amsterdam, et j'ai trouvé la compagnie, autant que j'ai pu en juger, en activité complète. Je ne vois pas de mal à ce qu'elle existe, mais je n'ai découvert aucune raison de changer la décision que j'avais prise précédemment de cesser nos relations avec elle à partir du 1er décembre, et conséquemment la résiliation subsiste, du moins du côté du Gouvernement.

M. MONK : Mon honorable ami ne va-t-il pas nous faire savoir la composition de la compagnie et le Gouvernement persiste-t-il encore, après la résiliation du contrat, à ne pas nous faire connaître les noms de ses membres ?

M. OLIVER : Pour ma part je n'ai jamais compris que c'était le devoir du Gouvernement de remplir le rôle de détective et de chercher à découvrir les noms de ceux que composent la North Atlantic Trading Company. Mon honorable ami et ses collègues de l'opposition ont fait tous leurs efforts possibles dans ce sens l'été dernier, et s'ils n'ont pas réussi, je ne pouvais pas espérer réussir mieux qu'eux.

M. BARKER : Je voudrais demander à l'honorable ministre (M. Oliver) si pendant son voyage, il a fait des recherches au sujet des membres de cette compagnie alors qu'elle n'était qu'un syndicat, et où il a fait ses recherches ?

M. OLIVER : Je dois dire que je me suis borné entièrement à la question de savoir si la décision prise par le Gouvernement était dans l'intérêt public et devait être mise à exécution. J'ai résolu que le Gouvernement devait persister dans sa décision, et c'est tout.

M. JOHN BARR (Dufferin) : Mon honorable ami qui voudrait prétendre que c'est le devoir des membres de la gauche de se faire détectives, devra admettre avec moi qu'il leur sera très difficile de rien découvrir ou rien faire dans le comité ou ailleurs lorsque le Gouvernement ferme la bouche aux témoins J'étais membre de ce comité et après plusieurs jours de travail on a découvert qu'il était absolument impossible d'avoir aucun renseignement, et conséquemment je ne crois pas que le ministre soit en droit de nous accuser de ne pas avoir fait notre devoir et de dire que nous avons joué le rôle de détectives. Il me semble qu'après le travail que nous avons fait, et maintenant que l'enquête est terminée que le Gouvernement devrait nous donner les informations qu'il aurait dû nous donner l'année dernière, ou permettre aux témoins que nous avons amenés et examinés longuement, de nous les donner. Le Gouvernement est aujourd'hui en mesure de nous donner ces renseignements et il devrait nous les donner. C'est là mon opinion comme membre de ce comité.

(La motion de M. Monk est adoptée.)

LA SOLDE DES OFFICIERS SUIVANT LES COURS PROVISOIRES D'INSTRUCTION.

M. LORENZO ROBITAILLE (comté de Québec)

Copie de toutes les ordonnances ou règlements de la milice canadienne par lesquels les jeunes gens suivant le cours de trois mois (short course), pendant le jour, sont privés de leurs droits d'indemnité, durant leur service ; aussi, copie de toutes ordonnances, règlements de la milice canadienne, par lesquels les jeunes gens de la campagne n'ont droit à aucune solde pour les cours provisoires (présence du soir).

Mon intention, cette après-midi, en proposant cette motion, est de redresser si possible un grief et d'apaiser un sentiment de mécontentement qui semble exister parmi certains officiers militaires, particulièrement dans le district de Québec. L'article 868 des ordonnances et règlements du Roi, p. 137 dit :

L'indemnité des officiers suivant le cours d'instruction abrégé est de $1 par jour; l'indemnité des sous-officiers suivant le cours d'instruction abrégé est de 50 cents par jour.

Les exercices de ce cours abrégé se font d'ordinaire dans le jour, ce qui naturellement, exige de ceux qui les suivent une perte de temps. Je crois savoir que cette indemnité n'a pas été payée à certains étudiants. Les règlements accordent $1 par jour de plus à ceux d'entre ces derniers qui payent leur propre pension. Ces indemnités sont accordées aux officiers et sous-officiers qui suivent les cours provisoires. Je vois aussi à la page 130, article 818 :

Les officiers qui suivent les cours d'instruction n'ont droit à aucune solde, mais ils auront droit à une indemnité de $1 par jour pour leurs frais de subsistance, pourvu qu'ils obtiennent un certificat et qu'ils n'habitent pas dans ou près de la ville ou village où l'école d'instruction provisoire est tenue; tels officiers qui auront obtenu leur certificat auront droit à leurs frais de déplacement aller et retour entre l'école et leur demeure.

Il semble y avoir malentendu au sujet de l'interprétation de ces deux règlements. Certains militaires ne reçoivent pas l'indemnité à laquelle ils prétendent avoir droit en vertu de ces règlements. Les officiers maintiennent que la plupart des jeunes gens qui suivent les cours provisoires perdent un temps que leurs finances ne leur permettent pas de perdre. Il serait dans l'intérêt de la milice, vu que ces gens appartiennent à la classe des étudiants en médecine aussi bien qu'à la classe laborieuse, ayant reçu une éducation spéciale, de les encourager pendant le temps qu'ils consacrent au service, car ils sont toujours disposés à s'enrôler en temps de guerre, bien qu'ils ne soient pas dans la milice active. Je crois savoir que le ministère paie un traitement à ceux qui sont là en permanence, bien qu'ils ne soient pas toujours aussi désirables sous le rapport de l'éducation que ceux dont il est ici question. Un autre paragraphe dit qu'il ne sera payé aucune indemnité à quiconque ne vivra pas dans les casernes, et c'est probablement la réponse que l'honorable ministre de la Milice (M. Borden) donnera à ma motion. Cette règle signifie que les étudiants ne devront pas rester en ville ni hors de la ville, mais dans les casernes. Cette disposition est en antagonisme avec celle que j'ai citée tout à l'heure, en vertu de laquelle il est accordé $1 par jour pour le service et $1 par jour à ceux qui habitent hors de la cité et dont le Gouvernement paye partie des frais de déplacement ou autres dépenses incidentes. Je crois avoir rempli la promesse que j'ai faite à ces jeunes gens, qui m'ont prié de porter leur grief à l'attention du Gouvernement, et j'espère que le ministre de la Milice me donnera une réponse satisfaisante pour la leur transmettre. J'espère que le ministre prendra en bonne part les motifs qui me font agir.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) : Voici la réponse que je me suis fait préparer par l'adjudant général, le colonel Vidal, par anticipation de la motion de l'honorable député :

1. Les officiers qui suivent le cours abrégé de trois mois à une école d'instruction sont payés pour le temps qu'ils passent à l'école.

2. Les officiers qui résident dans ou tout près de la ville ou village ou une école provisoire

d'instruction est tenue et qui suivent les cours de cette école, ne reçoivent aucune indemnité.

3. Les officiers qui n'habitent pas tout près de cette ville ou village et qui réussissent à obtenir des certificats, ont droit à une indemnité de $1 par jour, au lieu de la subsistance et reçoivent leurs frais de déplacement entre l'école et leur demeure et *vice versa*.

Au sujet de la dernière partie de la motion, il n'y a ni ordonnance ni règlement spécial autre que celui déjà cité, en vertu duquel les jeunes gens de la campagne n'ont pas droit à une indemnité pour le cours provisoire, instruction du soir.

Il faut remarquer que dans la plupart des écoles d'instruction provisoire dans les cités ou les villes importantes, les cours se font en grande partie le soir et les officiers de la campagne qui les suivent ont droit à l'indemnité déjà mentionnée. (Voir l'art. 291. Règlement concernant la solde et l'indemnité.)

R. H. VIDAL, Colonel,
Adjudant général.

L'article 291 se lit comme suit :

Ecole provisoire d'instruction.

Les officiers qui suivront les cours provisoires d'instruction ne recevront pas de solde, mais une indemnité de $1 par jour au lieu de leurs frais de subsistance sera payée à ceux de ces officiers qui obtiennent des certificats et n'habitent pas dans ou tout auprès de la ville ou village où l'école d'instruction est tenue. Les officiers ayant obtenu des certificats recevront encore leurs frais de déplacement aller et retour, entre le lieu de l'école et le lieu de leur résidence.

Monsieur l'Orateur, les lois sont supposées être basées sur la justice et la raison. Voici comment je comprends la question : le Canada a établi à grands frais et dans l'intérêt du public des écoles militaires ou écoles d'instruction à sept ou huit endroits différents. Ces écoles sont ouvertes aux officiers et sous officiers de la milice active qui peuvent s'en accommoder. Quand ces officiers et sous-officiers suivent les cours dans ces écoles, quittant leur foyer pour des semaines à la fois, souvent des mois, abandonnant leurs moyens ordinaires de subsistance, le pays voit à ce qu'il leur soit payé une légère indemnité et que leurs rations leur soient servies.

Mais comme il est commode pour les jeunes gens des villes, qui ont aussi leur vie à gagner, de quitter la maison pour venir à ces écoles centrales et dépôts, le ministère de la Milice a cru devoir parer à cet inconvénient en envoyant un corps d'instructeurs dans les villes qu'ils habitent pour leur fournir un cours provisoire gratuitement. Le Gouvernement prétend qu'il fait beaucoup pour ces jeunes gens et que ceux-ci doivent avoir assez de patriotisme, comme ils en ont, sans doute, pour faire, je ne dirai pas la moitié des frais, car le Gouvernement fait beaucoup plus qu'ils ne font eux-mêmes en leur donnant pour ainsi dire des écoles à domicile, fixant les heures pour les accommoder le soir comme le jour. Le Gouvernement toutefois n'a pas l'intention de les payer pour venir à ces écoles qu'il établit à leurs portes. Mais le Gouvernement va plus loin encore. Dans le cas de ces écoles provisoires, autrès que les écoles régulières, s'il y a des jeunes gens qui habitent sur les confins ou à quelque distance de la ville et qui, pour en suivre les cours, sont obligés de pensionner et de loger en ville, ils recevront, après avoir obtenu leurs certificats, $1 par jour pendant la durée du cours. Je ne saurais m'expliquer plus clairement. J'espère avoir convaincu l'honorable député que les jeunes gens dont il parle ne souffrent aucun préjudice et que le pays fait beaucoup pour eux en leur donnant le service de ces écoles et en les plaçant à leurs portes.

M. ROBITAILLE : Est-ce que je puis ajouter quelques mots ?

M. l'ORATEUR : Quelques honorables députés désirent-ils porter la parole sur cette question avant que le proposeur prenne sa réplique ?

M. ROBITAILLE : J'ai pesé les considérations de l'honorable ministre de la Milice, mais il semble que l'article 868 est très compréhensible. Il dit :

La solde des officiers qui suivent un cours abrégé d'instruction est de $1 par jour.

C'est-à-dire un salaire. Puis plus loin :

Les officiers qui défraient leurs propres dépenses de logement et de nourriture, $1.

Ce qui veut dire que là où il n'y a pas de casernes, ils ont droit à $1 de plus, soit $2 par jour. C'est pour le cours abrégé. Il n'est pas fait de distinction pour le cours du jour ou le cours du soir. Mais on m'a assuré positivement que c'est pour le cours abrégé. Je maintiens que les officiers qui suivent ce cours dans la cité de Québec, surtout dans le jour, doivent être indemnisés ; je n'insiste pas autant pour le cours du soir. Ces derniers vaquent à leurs occupations pendant le jour et contrebalancent ainsi les dépenses qu'ils peuvent encourir en suivant le cours du soir. Mais je trouve bien contradictoires l'article 818, dont a parlé l'honorable ministre et l'article 837. Voici ce que dit cet article :

818. Il ne sera pas alloué de solde aux officiers qui suivent les cours d'instruction, mais ceux d'entre eux qui auront obtenu leurs certificats et qui ne résident pas dans ou dans le voisinage immédiat de la ville ou village où l'école provisoire est tenue, recevront une indemnité de $1 par jour.

837. ... mais nulle personne qui suit un cours d'instruction et qui ne reste pas à la caserne recevra ses frais de déplacement, ses rations ou sa solde ou autre indemnité aux frais de l'Etat.

D'un autre côté, les officiers qui restent dans les casernes ne sont pas censés être payés, mais ils sont libres de pensionner au dehors et dans ce cas, ils reçoivent une indemnité, pourvu que leur lieu d'habitation soit en dehors de la ville. De l'autre côté, nous trouvons tout le contraire.

Sir FREDERICK BORDEN.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami parle de deux choses différentes. Il y a l'école au dépôt régimentaire, dont il est question à l'article 868, et c'est de cette école dont il est dit que si les officiers qui en suivant les cours ne restent pas dans les casernes, mais préfèrent pensionner au dehors, il leur est payé une indemnité. Il ne s'agit pas des écoles provisoires.

M. ROBITAILLE : Le ministre voudrait-il lire à la page 129 " écoles provisoires d'instruction, toutes les armes."

M. BORDEN : Je le vois. Cet article ne se rapporte pas à la même question que l'article 868. C'est chose entièrement différente.

M. ROBITAILLE : L'honorable ministre se rappellera que j'ai parlé exclusivement du cours provisoire.

Sir FREDERICK BORDEN : L'article 868 se rapporte explicitement aux "officiers attachés". L'expression "attaché pour l'instruction" ne s'emploie que dans le cas des écoles régulières, et le fait même de parler des casernes implique l'école régulière. Règle générale, il n'y a pas de casernes où les écoles provisoires sont établies. Il peut y avoir une de ces écoles là où il y a des casernes, mais c'est rare.

M. ROBITAILLE : Si j'ai bien compris, l'école provisoire existe autant à la ville qu'à la campagne. L'honorable ministre peut voir par lui-même, à la page 133, que l'en-tête dit " Règles d'admission ", et il voudra bien se rappeler que je n'ai parlé que des écoles provisoires d'instruction, l'article 137 traitant de la solde et des rations sous le même en-tête. Le cours provisoire et le cours provisoire abrégé sont le même sous le rapport de la durée de trois mois, bien qu'à Québec les deux cours se donnent en différents temps. Je partage l'opinion de l'honorable ministre quant aux cours provisoires, mais ce n'est pas sur ce terrain que j'ai placé la discussion. C'est pourquoi le raisonnement de l'honorable ministre ne me convainct pas et j'espère qu'il me donnera en particulier d'autres renseignements, car je dois avouer que je ne suis pas très versé dans les questions de milice.

(La motion est adoptée.)

ACCIDENTS SUR L'INTERCOLONIAL ET COMPENSATION.

M. LAURENCE : Monsieur l'Orateur, je proposerai sous forme de motion en vue d'obtenir le dossier, la question que vous m'avez conseillé de laisser en suspens.

M. l'ORATEUR : J'ai conseillé de la laisser en suspens comme avis de motion.

M. LAURENCE : La règle ne semble pas exiger de délai. Ce changement n'est qu'une question de forme. Je crois que la règle exige que je fasse ma motion immédiatement.

M. l'ORATEUR : Votre question restera en suspens comme avis de motion et le greffier en prendra note.

M. LAURENCE : Dois-je conclure que je ne suis pas dans l'ordre en la proposant immédiatement ?

M. l'ORATEUR : Elle restera en suspens, comme avis de motion jusqu'à un autre jour.

TROISIEME LECTURE

D'un bill (n° 4) à l'effet de modifier de nouveau la loi des chemins de fer de 1903.— M. Lancaster.

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à cinq heures et trente minutes de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 18 décembre 1906.

M. l'ORATEUR ouvre la séance.

VACANCES DE NOEL.

Le très hon rable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, la Chambre peut constater que le nombre des membres présents est très restreint, et cela, sans doute, en anticipation sur les vacances que nous avions l'intention de prendre, jeudi. Il figure au feuilleton plusieurs avis de motion très importantes, et si la Chambre n'a pas abordé l'étude de ces avis, c'est que nombre de députés qui ont incrit au feuilleton ces avis de motion relatifs à d'importantes questions, pensent qu'il ne conviendrait guère d'en saisir la Chambre maintenant, vu que plusieurs de leurs collègues qui veulent prendre part à la discussion de ces affaires n'assistent pas à la séance. Il résulte de cette situation que nous nous trouvons en posture fort embarrassante, puisque les dossiers sur le dépôt desquels nous comptions ne nous sont pas encore parvenus. En pareilles circonstances, voici ce qu'on nous suggère : Les vacances de Noël que nous devons prendre et qui devaient commencer jeudi, pourraient, sans inconvénient, dater de la fin de la séance actuelle. Je propose donc que lorsque nous aurons expédié les affaires du Gouvernement, nous abordions l'étude des avis de motion, de façon à ce que les motions qui figurent au feuilleton soient adoptées ; après quoi, je proposerai l'ajournement de la Chambre.

M. FOSTER : Aborderons-nous l'étude des questions ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, nous étudierons les questions. Je propose donc :

Que, lorsque la Chambre lèvera sa séance aujoud'hui, elle demeure ajournée jusqu'au 9ème jour de janvier prochain.

(La motion est adoptée).

COMMUNICATION ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

La Chambre passant à l'ordre du jour :

M. A. MARTIN (I. P.-E.) : Monsieur l'Orateur, je désire rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), qui, malheureusement, n'est pas à son siège...

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. A. Martin) n'est pas dans l'ordre. Dans quelques instants, il sera proposé que la Chambre se forme en comité des voies et moyens et alors l'honorable député pourra discuter la question qu'il veut signaler à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. A. Martin) m'a remis en main propre le texte d'un avis, et ainsi, il n'y a peut-être pas ici d'infraction aux règlements. L'avis en question porte qu'il interpellera le ministre de la Marine et des Pêcheries, au sujet de l'encombrement des marchandises à Charlottetown et à Pictou, ainsi que sur le service des steamers entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Agrée-t-il à la Chambre que l'honorable député discute la question maintenant ?

(Adopté).

M. A. MARTIN : Je ne veux pas abuser des instants si précieux de la Chambre. Ce matin même, j'ai donné avis au ministre de la Marine et des Pêcheries que je soulèverais cette question, à l'ouverture de la séance, cet après-midi ; mais, malheureusement, il est absent.

Sir WILFRID LAURIER : Le voici.

M. A. MARTIN : Je suis fort aise de voir le ministre prendre place à son siège. L'affaire en question est de la plus haute importance pour la province de l'île du Prince-Edouard. Il s'agit des communications entre cette île et la terre ferme. C'est là un grief de vieille date, sur les services d'hiver. D'après nombre de lettres que j'ai reçues, les marchandises s'accumulent rapidement à Charlottetown, sans qu'il existe de moyens suffisants pour les transporter de l'autre côté du détroit, sur la terre ferme. On m'apprend aussi qu'il y a engorgement de transports à Pictou, au point que les steamers, vu l'insuffisance du service actuel, sont dans l'impuissance d'effectuer tous ces transports. J'apprends aussi d'autres sources que jamais encore il n'a existé un aussi vif mécontentement, dans cette province.

M. FOSTER.

Le commerce de l'île du Prince-Edouard est paralysé, parce que le Gouvernement a négligé de faire son devoir. Le journal que j'ai sous les yeux contient un article sous cette rubrique :

Accumulation de marchandises à Charlottetown et à Pictou; situation critique; insuffisance du service des steamers, réduit à trois voyages par semaine ; découragement des expéditeurs ; développement commercial impossible, dans la situation actuelle ; quelques opinions à cet égard.

Aujourd'hui, comme pas le passé, l'embarras c'est qu'au début de la navigation d'hiver, les steamers d'hiver ne sont jamais prêts à commencer leur service. A une certaine époque, nous avions cru que la solution du problème était presque un fait accompli, dans la mesure où le service d'un steamer supplémentaire peut le résoudre ; mais aujourd'hui, le commerce de la province est paralysé ; les exportations sont arrêtées à Charlottetown et les importations à Pictou ; les affaires sont dans une complète désorganisation, et il n'y a aucun secours à attendre de la part du Gouvernement.

Il est regrettable que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries n'ait pas mis à exécution le projet conçu par son prédécesseur et doté cette route d'un troisième steamer encore plus puissant que les autres, comme on nous a donné lieu de l'espérer. Aujourd'hui, le ministre voit se dresser devant lui toute une population justement irritée, celle de la province de l'île du Prince-Edouard toute entière ; et je tiens à l'en prévenir, d'après certaines indications, la province ne serait pas loin de se séparer de la confédération, si le Gouvernement ne fait pas preuve de plus de zèle pour l'exécution du pacte d'union. Voici un exemple qui fait bien toucher du doigt la situation qui règue actuellement dans cette province ; il y a quelques jours, un fonctionnaire du Gouvernement partait d'Ottawa en route pour l'île du Prince-Edouard, son train était en retard de quatorze heures, et à son arrivée au port, le service des bateaux d'hiver était tellement désorganisé qu'il fut impossible à notre voyageur de se rendre dans l'île et force lui fut de revenir à Ottawa. Voilà une preuve authentique de l'incurie du Gouvernement dans la gestion de ce service d'hiver entre la terre ferme et l'île.

M. J. J. HUGHES (I. P.-E.) : A mon avis c'est un fait indiscutable que l'engorgement des transports résulte de la fermeture hâtive et imprévue de la navigation et elle tient aussi, en partie, à l'accroissement de notre commerce interprovincial. Il y a lieu de se réjouir du développement des relations commerciales entre les provinces de l'est et celles de l'ouest, et il faudra, sans aucun doute, doter notre province de plus amples facilités de cammunication, si l'on veut qu'elle participe à la prospérité qui découle de cet accroissement de commerce.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'efforce, évidemment, de donner satisfaction à tous les intérêts ; mais, si je ne me trompe, on a commis une erreur en plaçant ces steamers d'hiver sur différentes routes.

A mon avis il faudrait que ces steamers desservent la même route, ce qui leur permettrait d'effectuer plus de transports. La masse des marchandises s'accumule à Pictou et à Charlottetown, à l'époque de la fermeture de la navigation. Un fort petit nombre d'expéditeurs acheminent leurs transports par voie de Summerside et du Cap-Tourmentin, vu la grande incertitude qui règne à l'égard de cette route, et je ne crois pas me tromper en affirmant que la presque totalité des transports s'effectuent par voie de Charlottetown, de Pictou et de Georgetown. Le ministère ferait acte de sagesse en utilisant aussi longtemps que possible les deux steamers d'hiver sur la route entre Charlottetown et Pictou, puis ils devraient ensuite desservir tous deux la route de Georgetown et de Pictou. Lorsqu'un seul steamer effectue le service entre Charlottetown et Pictou, il ne peut faire que trois voyages par semaine ; car, au dire du capitaine, il n'est pas prudent d'entrer au port de Charlottetown, dans l'obscurité, le soir, et il est impossible de faire un voyage circulaire, le jour, à cette époque de l'année. Le service étant réduit à trois voyages, la semaine, il est impossible que le steamer, surtout cette année, transporte tout le fret qui se présente. Je conseillerais donc au ministre de donner ordre de transférer le "Stanley" sur la route de l'est, s'il n'a pas déjà pris cet itinéraire, et d'envoyer les deux bateaux, aussitôt que possible, faire le service entre Georgetown et Pictou où ils peuvent effectuer des voyages circulaires quotidiens. Cela faciliterait, puissamment le dégorgement des transports. Sans doute les marchands demeurent dans la partie ouest de l'île et ceux de Charlottetown auraient à payer un léger complément de taxe de transport, à raison du parcours additionnel par voie ferrée ; mais j'en ai la certitude, ils consentiront volontiers à payer cet extra, plutôt que de voir leurs marchandises demeurer en chemin. Du reste, il n'est guère facile de contenter les députés de la gauche, à cet égard. Ainsi, la "Gazette" de Montréal, un des organes influents du parti conservateur, feuille bien rédigée d'ordinaire, fait un crime au Gouvernement de consacrer tant de deniers de l'Etat aux services publics de l'île du Prince-Edouard; tandis que l' "Examiner" de Charlottetown, autre organe du parti conservateur, blâme fortement le Gouvernement de la parcimonie dont il fait preuve à l'endroit de cette province. Cette manie de critiquer est, sans doute, passée à l'état d'habitude chez les membres de l'opposition et leurs organes, et on ne saurait leur tenir trop rigueur de cette habitude invétéré ; mais si je signale ce fait, c'est pour bien montrer qu'il n'est guère facile de plaire à tous ces messieurs de la gauche.

Nous devons tous nous efforcer, et nous surtout, représentants de cette province, de faire valoir nos besoins auprès du Gouvernement avec toute la loyauté et l'impartialité voulues ; car par là, j'en suis convaincu, nous donnerons plus de force à notre cause. Il convient d'ajouter ici que, cette année, l'exécution de ce service d'hiver a présenté de bien grandes difficultés. La fermeture de la navigation a eu lieu bien plus tôt que d'ordinaire et les tempêtes ont sévi avec une sévérité inouïe ; or le Gouvernement, malgré toute sa puissance et ses excellentes intentions, ne saurait guère parer à pareilles éventualités. Je le répète, le temps est venu d'ajouter un troisième steamer aux deux steamers qui font actuellement le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Nous aurons, je l'espère et en ai la conviction, ce troisième steamer, à court délai, et alors un de ces steamers pourra être utilisé à faire l'essai de la route d'hiver entre Summerside et le cap Tourmentin. Mais en attendant que nous obtenions ce troisième steamer, le ministre ferait acte de sagesse en tenant aussi longtemps que possible les deux steamers sur la route de Charlottetown et Pictou, quitte à les envoyer plus tard à Georgetown.

M. L. A. LEFURGEY (I. P.-E.) : C'est à bon droit que le député de King (M. Hughes) affirme que l'engorgement des transports et les inconvénients qui en résultent pour les expéditeurs de l'île tient en partie, à la fermeture hâtive de la navigation, et partie, à l'accroissement de notre commerce interprovincial. Mais l'honorable député a fait une omission : il aurait dû blâmer le Gouvernement de n'avoir pas fait équiper à temps les steamers pour le service d'hiver et de n'avoir pas tenu compte des vœux présentés par les chambres de commerce de l'île du Prince-Edouard demandant qu'il y eût un steamer prêt à Charlottetown, et un autre à Summerside, pour le 1er décembre. Les bateaux n'étaient pas prêts à cette époque. Le "Minto" était encore en train de subir des réfections ; le "Stanley" était utilisé au service des phares ou au recueillement des bouées, et ainsi ce retard était inexcusable. Je le répète, si le Gouvernement n'a pas suffisamment de bateaux à sa disposition pour effectuer le service des phares et celui des pêcheries, alors il est grandement temps qu'il s'en procure d'autres.

Quant à cet encombrement de marchandises, la responsabilité en rejaillit, dans une large mesure, sur le ministre de la Marine et des Pêcheries qui a négligé de tenir ces bateaux, l'un à Charlottetown l'autre à Summerside, prêts pour le service d'hiver. L'excuse alléguée par le ministre c'est qu'une compagnie dont les steamers effectuaient le service d'été l'avait prié de ne pas installer sur la route les steamers d'hiver.

Voilà une piètre excuse à faire valoir auprès de la députation et des citoyens de l'île du Prince-Edouard. En réalité, la clôture du service à Summerside a eu lieu vers le 5 décembre, et le service d'été ne se prolonge guère plus tard que la mi-décembre, à aucune époque. Le ministre le sait parfaitement, les exigences qu'entraîne la fermeture de la navigation peuvent se produire vers le 1er décembre ou bien il est même possible qu'elles ne se fassent sentir que vers le 15 décembre, et la négligence dont a fait preuve le ministère, en ne tenant pas ces bateaux prêts pour le service d'hiver est inexcusable. A Charlottetown le bateau d'été prolonge quelque peu son service ; de sorte que ni le ministre ni le député de King ne sauraient invoquer comme excuse la fermeture hâtive de la navigation, pour s'exonérer de ce retard apporté dans le service d'hiver.

Le commerce interprovincial, d'après l'honorable député, s'est notablement développé. La chose ne saurait faire doute. D'année en année, nous n'avons cessé de démontrer ce fait à la Chambre, en nous appuyant sur la statistique, et en demandant au Gouvernement de nous accorder de plus grandes facilités de transport ; or l'honorable député, cet après-midi, vient nous dire, avec l'air d'un homme content de lui-même, que le Gouvernement ne saurait faire davantage. Ignore-t-il donc que, feu l'honorable Raymond Préfontaine, prédécesseur du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, étant de passage à Charlottetown, il y a deux ou trois ans, a déclaré aux citoyens de cette ville qu'il faisait construire un troisième navire et qu'il allait inscrire au budget un crédit de $175,000 dans ce but ? Ignore-t-il que le ministre actuel de la Marine a catégoriquement promis de faire construire un troisième steamer d'hiver ; que, l'année dernière, dans cette Chambre, il a promis qu'un troisième steamer, soit le " Montcalm ", soit le " Lady-Grey " serait affecté à ce service? Et aujourd'hui l'honorable député nous dit que bientôt sonnera l'heure où le besoin d'un troisième steamer se fera vivement sentir. L'heure est venue et nous avons besoin de ce troisième bateau d'hiver, dès maintenant. Deux bateaux ne sauraient suffire au transport de toutes les marchandises entre l'île et la terre ferme. Le ministre de la Marine a commis certaines fautes dans la gestion de ce service, cette année ; car il n'a averti ni les expéditeurs de l'île du Prince-Edouard ni ceux de l'Ouest que ce service serait continué entre Summerside et le cap Tourmentin, de façon à permettre d'acheminer les transports vers cette voie. Loin de là, il vient nous déclarer qu'à son avis, il faut abandonner cette route de l'ouest. Je tiens à lui faire observer que cette route de l'ouest a offert toute la sécurité voulue et a été parfaitement utilisable jusqu'à la mi-janvier. C'est la route naturelle pour le transport des marchandises venant de l'ouest et on peut effectuer le voyage circulaire en trois heures ou trois heures et demie ; tandis que les bateaux desservant Georgetown et Pictou ne peuvent faire que trois voyages par semaine.

M. J. J. HUGHES : Je nie la chose.

M. LEFURGEY : Je l'affirme.

C'est là ce qu'admet l'honorable ministre, et cependant il veut retirer les bateaux de la ligne Tourmentin-Summerside, où la distance n'est que de seize milles, et où un bateau peut faire deux voyages complets par jour. Je ne crois pas que l'honorable ministre montre ici beaucoup de logique. Je répète que si le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Chemins de fer avaient donné avis aux expéditeurs de l'ouest et de l'île du Prince-Edouard que ce service serait établi dès le commencement de l'hiver, une grande partie du fret, venant de l'est et de l'ouest, aurait été envoyée par cette route. La moitié où même plus des produits de l'île du Prince-Edouard viennent du comté de Prince et de la région-est de Queen, et ces produits s'écoulent naturellement par Summerside, et non par Charlottetown ou Georgetown. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries avait un troisième bateau, et qu'il voulût bien laisser le "Stanley" à Summerside, je crois que ce bateau n'éprouverait aucune difficulté à faire son service toute l'année. S'il y a congestion de trafic, l'honorable ministre n'a qu'à s'en prendre à lui-même pour cela. S'il veut tout simplement assurer aux expéditeurs qu'il tiendra cette route ouverte aussi longtemps qu'il pourra le faire sans danger, et non pas s'en rapporter pour cela aux officiers du bateau, qui ont déjà abandonné à plusieurs reprises le port de Summerside quand ils auraient pu faire leur service encore plusieurs semaines, je crois qu'on se rendra facilement maître de cette congestion. S'il ne peut pas le faire qu'il laisse donc le "Montcalm" ou le "Lady Grey" en service durant un mois encore sur la route Charlottetown-Pictou, afin d'essayer de faire disparaître la congestion à ces points-là. L'honorable député de King dit que voilà plusieurs années que la gauche se plaint qu'on ne dépense pas assez d'argent sur l'île du Prince-Edouard. L'honorable ministre aura beau tenter de venir nous assurer que nous n'avons qu'à nous louer de la façon dont les gens de l'île du Prince-Edouard ont été traités par ce Gouvernement depuis quelques années, je lui répondrai que les représentants de l'île du Prince-Edouard faisant partie de l'opposition ne sont pas satisfaits. S'il veut se donner la peine de consulter les chiffres, il verra que les sommes dépensées pour travaux d'utilité publique, dans l'île du Prince-Edouard, sont bien au-dessous de ce que nous contribuons pour grossir le revenu du Dominion. On n'a eu que bien peu d'égards pour nous, et sur cette question, entre autres, qui intéresse au plus haut point les habitants de cette province depuis nombre d'années, on ne s'est en réalité aucunement

occupé de nous. Quand je me suis présenté en Chambre cette année, le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas pu me dire de quelle manière on entendait disposer des bateaux.

Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Queen, l'occasion pourra peut-être se présenter plus tard de discuter ce sujet plus au long. En attendant, si le ministre veut bien se rendre à mon avis, et nous laisser savoir par quelle route les expéditions peuvent se faire, et au besoin mettre un autre bateau sur la route de l'Est ; surtout, s'il veut bien considérer sérieusement, ainsi que je crois que les membres du Gouvernement sont tout disposés à le faire, la question d'un troisième bateau d'hiver, puis s'enquérir des conditions de construction de ce bateau et demander immédiatement des soumissions, alors il est possible que les promesses de l'honorable ministre se réalisent d'ici trois ou quatre ans. Nous pourrions aussi avoir un autre bateau l'année prochaine.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Je suis sûr que la Chambre admettra parfaitement qu'il est difficile de satisfaire les représentants de la gauche de cette Chambre intéressés dans cette question des communications entre le continent et l'île du Prince-Edouard. Il y a une semaine, l'honorable député qui vient de se rasseoir a demandé avec une certaine indignation au ministre comment il se faisait que le "Stanley" n'avait pas été envoyé à Summerside. Dans le même temps, j'apprenais au ministre, en me basant sur des renseignements en main, qu'il était déjà arrivé à Pictou quarante ou cinquante wagons de marchandises, pour transport sur l'île du Prince-Elouard.

J'ai alors fait remarquer que le département agirait fort prudemment et sagement en envoyant les deux bateaux à Pictou, afin de faire disparaître la congestion du trafic. Mon honorable ami le ministre a répondu qu'il était tout disposé à tenir la promesse qu'il avait faite à l'honorable député de Prince et à d'autres personnes de l'île du Prince-Edouard qui, apparemment, désiraient que le "Stanley" fût envoyé à Summerside au commencement de la saison. Je répondis à mon tour qu'avant une semaine il lui serait fait des représentations en cette Chambre—sinon par l'honorable député de Prince, du moins par quelque autres représentants de l'île du Prince-Edouard appartenant à l'opposition—qu'on commettait une grande injustice à l'égard de l'île du Prince-Edouard, parce que la congestion même dont on se plaignait existait à Pictou. Et ce que j'ai prédit est arrivé. Mon honorable ami de Queen a déclaré d'un ton tranchant que le département se relâchait de ses devoirs, parce que ce fret venu à Pictou n'était pas transporté par le détroit de Northumberland. La Chambre voit donc qu'il est extrêmement difficile de donner satisfaction là-dessus à nos honorables amis de l'île du Prince-Edouard. Ni le ministre actuel ni aucun autre ministre ne résoudront à la satisfaction commune cette question des communications d'hiver. Mais, en toute justice, prenant la situation telle qu'elle se présente, il est évident pour ceux qui connaissent les conditions actuelles, que ce qu'il y a de plus sage et de plus prudent, pour ces deux bateaux, c'est de les mettre dès le commencement de la saison sur les routes Pictou-Charlottetown et Georgetown-Pictou.

M. R. L. BORDEN : Sont-ils actuellement en service sur ces routes ?

M. E. M. MACDONALD : Il n'y en a qu'un seul.

M. R. L. BORDEN : Alors mon honorable ami n'est pas lui-même satisfait ?

M. E. M. MACDONALD : J'admets parfaitement que je ne le suis pas. J'ai fait remarquer à l'honorable ministre, il y a une semaine, qu'en cherchant à complaire à l'honorable député de Prince, il pouvait être certain de soulever des difficultés. Je lui ai aussi fait observer que s'il fallait suivre les fantaisies de ces honorables messieurs, qui veulent une chose une semaine et changent d'avis la semaine suivante, il en résulterait un grand état de confusion, et que son devoir était de ne considérer aucunes représentations de ce genre et de mettre deux bateaux en service sur la route mentionnée, pour passagers et marchandises, durant toute la saison. Avant d'avoir un nouveau bateau—et j'appuie cordialement ce projet—il vous faut considérer les conditions telles qu'elles sont, et j'espère bien que mon honorable ami de Queen aura la franchise d'admettre que ce qu'il y a de mieux à faire c'est de prendre le "Stanley" et de mettre dès demain les deux bateaux sur la route Pictou-Charlottetown. Si on fait cela, je suis certain qu'avant une semaine toutes les plaintes de délais au sujet du fret auront cessé et qu'un service satisfaisant nous sera assuré pour tout l'hiver.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : S'il faut en juger par toute cette discussion, il est fort difficile de donner satisfaction à nos bons amis de l'île du Prince-Edouard.

M. R. L. BORDEN : Et de Pictou.

M. BRODEUR : On y arrive plus facilement avec Pictou. Il y a quelque temps, mon honorable ami de Prince m'a demandé de mettre un des bateaux sur la route Tourmentin-Summerside, et dans le même temps je recevais la même demande, faite en termes pressants, de la chambre de commerce de Summerside. On me représentait que beaucoup de fret passait par cette route, et que le commerce de l'île souffrirait des dommages si ce service n'était pas maintenu durant quelque temps après la suppression des bateaux d'été. J'ai pensé que mon ho-

norable ami de Prince connaissait fort bien la situation et qu'il savait que les besoins du commerce de l'île du Prince-Edouard exigeaient que le service fût maintenu entre le cap Tourmentin et Summerside. Mon honorable ami de Pictou me dit alors qu'il craignait bien que je commettrais là une erreur, et qu'il s'écoulerait peu de temps avant que d'autres représentants de l'île du Prince-Edouard ne vinssent se plaindre au sujet d'autres routes. Je vois aujourd'hui que cette prédiction s'est parfaitement réalisée. Voici que l'honorable député de Prince, d'un côté, présente des instances pour qu'on maintienne le service Tourmentin-Summerside, et que, d'autre part, mon honorable ami de Queen se plaint qu'on n'ait pas de bateaux sur les routes Charlottetown-Pictou et Georgetown-Pictou. Il va m'être fort difficile de donner satisfaction à ces deux messieurs, et je crois que la meilleure manière de résoudre la difficulté c'est de traiter la question comme le pourrait faire un homme d'affaires, et c'est bien aussi ce que j'entends faire à l'avenir. Quand nous avons décidé de mettre un bateau en service sur la route Summerside, pour donner satisfaction à la chambre de commerce de cette ville et à mon honorable ami de Prince, on m'a dit alors qu'il y avait beaucoup de fret à Pictou attendant d'être transporté sur l'île. J'ai fait prendre des renseignements pour savoir quelle quantité de fret était à Summerside et quelle quantité à Pictou afin d'être en état d'accorder le plus de facilités possibles. Le rapport ne m'est pas encore parvenu, mais je sais, par la correspondance que nous recevons, que le fret s'est beaucoup accumulé à Pictou, et on aurait raison de se plaindre, dans l'île du Prince-Edouard, si le bateau n'était pas immédiatement retiré de la route de Summerside pour être mis sur celle Georgetown. J'apprends qu'aujourd'hui le "Minto", qui était hier en service entre Charlottown et Pictou, a été, sur l'avis du capitaine, supprimé de la route de Georgetown, et nous pouvons nous attendre à ce que, au lieu de trois voyages par semaine, nous en ayons au moins six par semaine ; et en outre, en mettant le "Stanley" sur la route Georgetown-Pictou, on doit pouvoir s'attendre à ce que ce fret attendant à Pictou soit transporté d'ici peu. C'est là l'intention du département, et c'est là la ligne de conduite que je veux suivre, en dépit des remontrances qui m'ont été faites, parce que je sais que si nous ne faisons pas transporter ce fret on se plaindra que nous portons atteinte à la constitution. Nous voulons remplir les conditions stipulées dans le pacte de la confédération, et je suis déterminé, pour ma part, à faire que cette route soit maintenue sur un pied d'efficacité, afin de donner à l'île du Prince-Edouard le plus de facilités possibles.

M. LEFURGEY : Je suis heureux de voir que vous avez changé d'avis à ce sujet et que vous êtes décidé à traiter cette question au point de vue strict des affaires.

M. BRODEUR : Parfaitement, et j'ajouterai que si je n'avais pas prêté l'oreille aux représentations de mon honorable ami, qui nous demande avec tant d'instance de garder la route Summerside, je n'aurais probablement pas aujourd'hui entendu les plaintes qui ont été portées. J'aurai bien soin, à l'avenir, de faire la sourde oreille à tout ce que pourra me représenter à ce sujet mon honorable ami, et je verrai à faire droit aux nécessités et aux besoins de l'île en général, et non pas seulement d'une partie de cette île. Je verrai à ce que cette province obtienne toutes les facilités désirables pour le transport du fret et des passagers, et avec le plus de rapidité possible. Mon honorable ami a dit que nous aurions pu envoyer le "Lady-Grey". Eh bien, j'ai demandé à l'ingénieur surintendant de la route du Saint-Laurent de me dire si ce bateau pouvait être envoyé là-bas, et il m'a répondu, le 4 décembre, que le "Lady-Grey" est un bateau d'un trop faible tirant d'eau pour le service d'hiver. Voici pourquoi il m'est impossible de me rendre, sous ce rapport, aux désirs de mon honorable ami.

M. LEFURGEY : Et le "Montcalm" ?

M. BRODEUR : Le "Montcalm" a été construit pour des fins particulières. Chacun sait qu'autrefois les eaux du Saint-Laurent s'élevaient jusqu'au point d'inondation, par suite de l'accumulation des glaces au Cap Rouge empêchant l'écoulement des eaux au printemps. Des représentations furent faites au Gouvernement demandant avec instances un bateau brise-glaces, pour empêcher la formation de la digue au Cap Rouge. C'est là la besogne pour laquelle le "Montcalm" a été construit, et c'est bien notre intention qu'il continue cette année, comme les années dernières, à s'acquitter de cette tâche. Par conséquent, force nous est aussi de refuser, pour cela, d'accéder aux désirs de mon honorable ami. L'objet que se propose le département, c'est de mettre tout en œuvre pour faciliter les communications entre le continent et l'île du Prince-Edouard. Et je suis sûr qu'en mettant en service sur la meilleure route les deux solides bateaux que nous possédons, que cette route soit celle de Charlottetown-Pictou ou celle de Georgetown-Pictou, on n'aurait qu'à se louer de la décision du Gouvernement. Il semblerait assez que nos honorables amis eux-mêmes ne peuvent guère s'accorder en ces matières, car l'un d'eux veut absolument le maintien de la route Summerside, tandis que l'autre prétend que c'est la route Georgetown qu'il faut prendre. Je suis certain qu'ils sauront tous deux trouver un terrain d'entente, afin de nous mettre en mesure de donner à l'île le plus de facilités possibles.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : L'honorable ministre me permettra-t-il de

lui poser une question ? Il a dit que le " Montcalm " avait été construit pour servir de bateau brise-glaces. Ignore-t-il que des représentations ont été faites par des citoyens de Québec que le " Montcalm " faisait plus de mal que de bien en empêchant la formation du pont de glace en face de Québec, et que le Gouvernement ferait bien d'y voir au plus tôt?

M. BRODEUR : C'est la première fois que j'entends dire que des représentations de cette nature ont été faites au département.

M. l'ORATEUR : Cela est entièrement étranger à la chose en discussion.

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Mon honorable ami a parlé d'un certain délai de quatorze heures dans le service des trains. A-t-il voulu parler de l'Intercolonial?

M. A. MARTIN : Oui.

M. EMMERSON : Tout ce que je puis dire, c'est que c'était la première fois que j'entendais parler de cela. J'ajouterai que, depuis, je me suis renseigné auprès de mon sous-ministre, et que la réponse de celui-ci a été qu'aucun délai de ce genre, ou rien qui pourrait ressembler à ce délai, ne s'était produit sur l'Intercolonial, bien que nous ayons déjà eu cet hiver deux violentes tempêtes de neige. Depuis l'avant-dernier hiver, il ne s'est produit aucun délai considérable dans le service des trains de l'Intercolonial.

On a aussi parlé des communications d'hiver entre le continent et l'île du Prince-Edouard. Mon honorable ami de Prince, je le sais fort bien, est très en faveur de la route Tourmentin-Summerside. De son côté, mon honorable ami de Queen, soutenu par mon honorable ami de Pictou, est naturellement très en faveur de la route Georgetown-Pictou. Bien entendu, ces messieurs représentent des régions différentes de l'île, et, dans un sens, des intérêts sectionnels. Si mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries veut se laisser guider en ceci par des principes d'affaires, il n'y a qu'une seule route qui puisse s'imposer à son attention. Il est possible que cette route ne convienne pas à mon honorable ami de Queen, et je suis sûr que mon honorable ami de Prince ne s'y réconciliera pas, mais cette route est celle de Carleton-Head à Cap Tourmentin. La distance n'est que d'environ huit milles, et le passage est libre pour ainsi dire toute l'année et peut permettre un service d'au moins deux voyages complets par jour. C'est là la route idéale. Bien entendu, la difficulté, pour la route de Summerside, provient de ce que le port est pour ainsi dire une baie intérieure qui se couvre de glace, de sorte que les bateaux ont beaucoup de difficultés à approcher du quai. On peut sortir du port assez facilement, mais la difficulté est d'y entrer et d'atteindre le quai. La route Charlottetown-Pictou est bien plus longue, et la distance entre les points terminaux est considérable. Un bateau ne peut pas faire là plus qu'un voyage complet par jour, et encore avec peine, alors qu'entre Carleton-Head et le Cap Tourmentin on pourrait sans difficulté faire deux voyages par jour, et cela pour ainsi dire presque chaque jour durant tout l'hiver.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé de la difficulté de satisfaire les honorables membres de la gauche, et, incidemment, tous les députés de l'île du Prince-Edouard. Il aurait pu ajouter l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald). Et après ce que vient de dire l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, il aurait pu dire aussi qu'il ne peut satisfaire cet honorable ministre. Bien qu'il nous dise qu'il va adopter des moyens pratiques à ce sujet, les remarques de son collègue démontrent que la route qu'il se propose de suivre n'est pas celle que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux adopterait s'il était à la tête du ministère de la Marine et des Pêcheries. Or, cette question des communications d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme a été le sujet d'une discussion incessante. Nous avons discuté cette question pendant des semaines, durant presque toutes les sessions. Et cela pour une bonne raison ; parce que très souvent les communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ont été interrompues. Je crois qu'à une certaine époque il n'y a pas eu de communications durant trois ou quatre semaines. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'un des discours prononcés par les honorables députés de l'île du Prince-Edouard nous a fait le tableau d'un navire du Gouvernement emporté à la dérive et désemparé dans le détroit de Northumberland, et d'un autre navire envoyé à son secours et également mis hors de service—tous deux abandonnés en vue l'un de l'autre. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, parlant au nom du ministère, peut très bien critiquer les efforts d'antan en disant qu'à l'avenir il aura recours à des moyens pratiques. Il m'a semblé que les remarques de l'honorable ministre constituaient une critique de l'administration précédente du ministère. Mais nous allons espérer de bonnes choses pour l'avenir. L'honorable ministre semble avoir oublié une ressource. Qu'est devenu le vaillant steamer "Arctic" ? Nous savons ce qu'il vaut pour le transport des marchandises car le rapport de l'auditeur général nous a renseignés sur ce point de même que le compte rendu des témoignages entendus devant le comité des comptes publics. Pourquoi ne pas mettre sur cette route un navire de ce genre, un navire qui transporterait des quantités de fret aussi étonnantes que celles qui ont été expédiées

à bord de l'"Arctic" ? Le travail qu'il ferait là vaudrait beaucoup mieux que celui qu'il a fait par le passé. Dans des occasions précédentes ceux qui étaient à bord ont entrepris d'atteindre le pôle nord par l'"Arctic" à travers la baie d'Hudson. Ne serait-il pas aussi raisonnable de tenter d'atteindre le pôle nord par l'"Arctic" à travers le détroit de Northumberland, en le laissant suivre majestueusement sa route, enfoncé jusqu'à sa ligne de flottaison sous le poids des marchandises de la terre ferme destinées à l'île du Prince-Edouard ou *vice versa* ? Si l'honorable ministre veut réellement établir un système pratique dans son service, il va faire revenir l'"Arctic" de son voyage actuel, si ce voyage ne doit pas être plus utile que le dernier et il va le mettre sur la route entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

M. A. MARTIN : Avant que le débat soit clos, j'aimerais à ajouter quelques mots—et je serai très court. Je veux dire à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) qu'il ferait mieux de ne pas s'en rapporter entièrement à l'honorable député du comté de King (M. J. J. Hughes) L'honorable député de Pictou et l'honorable député de King (M. Hughes) ont toujours murmuré des paroles mielleuses à l'oreille du ministre. J'ai lu, et je ne doute pas que vous avez lu vous-même, monsieur l'Orateur, l'histoire d'un certain roi et d'un certain faux prophète qui prophétisait toujours de douces choses au roi ; et je crois, monsieur l'Orateur, que n'étaient les douces paroles que ces deux honorables députés ont murmurées à l'oreille du ministre, nous aurions aujourd'hui un troisième navire sur cette route. Si l'honorable député de Pictou et l'honorable député du comté de King se fussent levés en cette Chambre l'an dernier et l'année d'auparavant, et s'ils eussent fait comprendre au ministre la nécessité d'un troisième navire, au lieu de lui dire que tout est pour le mieux, nous aurions aujourd'hui un troisième navire. Tout va à merveille, disent-ils, seulement, vous ne sauriez plaire aux membres de l'opposition. Je veux dire au ministre et au Gouvernement que ce n'est pas aux membres de l'opposition qu'ils ont besoin de plaire, mais au peuple de l'île du Prince-Edouard à ce sujet, et je crois que le ministre admettra ensuite que ce n'est pas seulement aux membres de l'opposition qu'il lui faut complaire. Voici ce que dit au sujet du service un journal indépendant qui n'est pas un journal conservateur :

> Le service est une véritable dérision, mais à quoi sert de parler?. . . il n'est pas étonnant que nos jeunes gens nous quittent. Cela suffirait pour chasser n'importe qui. Si cela continue, l'île sera bientôt dépeuplée.

M. BRODEUR : A quel service cela s'applique-t-il ? Au service de Summerside ?

M. A. MARTIN : Non, cela s'applique au service de l'île du Prince-Edouard. Je ne suis pas ici en qualité d'avocat d'un service quelconque. Je demande un service qui puisse subvenir aux besoins des intérêts commerciaux de l'île du Prince-Edouard. Je n'ai jamais appuyé une route de préférence à l'autre.

M. BRODEUR : Mon honorable ami croit-il au succès de la route de Summerside ?

M. A. MARTIN : Eh bien, il me faudrait beaucoup de temps pour vous dire tout ce que je crois. Par exemple, je crois que vous ne faites pas très bien votre devoir et que vous n'entretenez pas cette communication d'une façon pratique. Comme je l'ai dit, il se produit maintenant une agitation qui ne fait que commencer et qui n'est pas limitée à l'île du Prince-Edouard. Dans la Colombie-Anglaise, il y a des années, notre grande confédération a du céder parce que la Colombie-Anglaise menaçait de se séparer. L'île du Prince-Edouard s'est jusqu'à présent montrée beaucoup plus patiente, mais je puis dire au gouvernement fédéral que le pacte sacré qu'il a conclu avec l'île du Prince-Edouard n'a pas été rempli ; et si la Colombie-Anglaise a eu raison de lever l'étendard de la sécession, si le Gouvernement persiste à traiter l'île du Prince-Edouard comme il la traite, l'île du Prince-Edouard lèvera, elle aussi, l'étendard de la sécession. Voici un autre extrait d'un journal indépendant de l'île du Prince-Edouard, et je vais le lire pour démontrer quel est le sentiment qui anime le peuple de cette province. A moins que le Gouvernement ne s'amende, il aura avec cette province beaucoup plus de difficultés qu'il ne le croit. Voici ce que dit la presse :

> Nous avertissons loyalement les ministres que l'île du Prince-Edouard ne peut être retenue dans la confédération à de semblables conditions, surtout avec l'exaspérant système de promesses qui ne sont faites que pour être violées. C'est là un langage clair, mais il est douloureusement vrai, et il est si douloureusement compris ici que le Gouvernement fera bien d'en tenir compte.

Or je veux parler d'une certaine déclaration que j'ai faite et dont le ministre des Chemins de fer prétend n'avoir jamais entendu parler. Ce n'est pas ma faute s'il n'en a pas entendu parler. Je tiens cela d'un fonctionnaire d'Ottawa. Il est allé d'Ottawa à l'île du Prince-Edouard pour assister à une assemblée, le train était en retard de quatorze heures et lorsqu'il est arrivé là, le service des bateaux était désorganisé.

M. EMMERSON : Quand cela ?

M. A. MARTIN : Il y a huit ou dix jours.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire demander si l'on a des nouvelles au sujet du rapport du ministère de l'Intérieur. Certains membres de

la gauche s'en sont informés, ainsi que du rapport de l'auditeur général et du rapport du comerce et de la navigation.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je suis sous l'impression que le rapport du commerce et de la navigation—je crois que c'est de cela que l'honorable député veut parler—a été déposé il y a quelque temps. En ce qui concerne le rapport de l'auditeur général, comme je l'ai dit il y a un instant à l'honorable député de Toronto-nord, on s'attend à ce que ce rapport soit prêt jeudi. Je viens de donner à l'auditeur général l'ordre de faire distribuer immédiatement le rapport afin que les honorables députés puissent l'avoir durant la vacance. Je présume qu'il sera distribué de la manière ordinaire et mis dans les boîtes des honorables députés.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander aussi que la présentation des documents qui ont été réclamés soit expédiée autant que possible durant la vacance. Je dis ceci dans le but d'activer le travail de la Chambre lorsque nous nous réunirons.

LA SERRE DE RIDEAU-HALL.

M. H. A. WARD (Durham) : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire demander au ministre suppléant des Travaux publics (M. Fisher) s'il est vrai, comme les journaux l'ont annoncé, que le dôme de la serre maintenant en voie de construction à Rideau-Hall s'est effondré l'autre jour. S'il en est ainsi, le ministre suppléant a-t-il pris des renseignements et peut-il maintenant informer la Chambre de l'étendue des dommages et lui dire sur qui retombe la responsabilité de l'accident ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre suppléant des Travaux publics) : En réponse à l'honorable député (M. Ward), je dois dire qu'il n'est pas vrai que le dome de la serre se soit effondré. La serre comprend une haute structure centrale avec deux ailes s'étendant de chaque côté, l'une vers la maison et l'autre vers l'extérieur. Une petite partie, environ vingt pieds de la toiture de l'une de ces ailes a cédé sous le poids de la neige alourdie par l'humidité durant la nuit de vendredi. Le dommage est très léger et sera réparé dans quelques jours. Je dois dire que les rapports qui ont paru dans les journaux ont été très exagérés. Je dois ajouter que la construction a été confiée à des hommes qui s'occupent spécialement de constructions de ce genre. Ce sont eux qui ont préparé les plans et devis, et l'ouvrage est en grande partie composé de pièces de structure brevetées. L'accident semble être dû à quelque défaut dans certaines de ces pièces. Je ne crois pas que les fonctionnaires du ministère doivent être blâmés à ce sujet.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport du ministère du Revenu de l'intérieur pour l'exercice terminé le 30 juin 1906—L'honorable M. Templeman.

BILLS CONCERNANT LES ENTREPOTS FRIGORIFIQUES ET LES CONSERVES DE FRUITS.

M. E. D. SMITH : Monsieur l'Orateur, j'aimerais à demander à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) quand nous aurons les bills relatifs aux entrepôts frigorifiques et aux conserves de fruits ; les aurons-nous avant la fin de la vacance ou seulement à notre retour?

M. FISHER : Ils sont entre les mains de l'imprimeur, et il n'y a aucun doute qu'ils seront imprimés dans quelques jours. Je vais donner l'ordre qu'ils soient envoyés aux députés durant la vacance, afin qu'ils puissent les avoir avant leur retour.

AMENDEMENT A LA LOI DE NATURALISATION.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

Je propose la deuxième lecture du bill (n° 22) ayant pour objet de modifier la loi relative à la naturalisation.

M. R. L. BORDEN : Quelles explications avez-vous à donner au sujet de ce bill ?

Sir WILFRID LAURIER : L'objet de ce bill peut s'expliquer ainsi : D'après la loi générale, la loi qui s'applique dans tout l'empire britannique, je crois, la naturalisation conférée à un étranger, dans une partie quelconque de l'empire, n'a d'effet et ne peut donner de droits politiques et civils que dans le territoire soumis à la juridiction de la législature qui passe la loi. Par exemple, si un étranger est naturalisé dans la Grande-Bretagne, les droits qui lui sont conférés ne valent que dans les limites du Royaume-Uni. La même règle s'applique au Canada. Si un étranger est naturalisé au Canada, ses droits ne dépassent pas les limites du Canada. Il en est de même s'il est naturalisé en Australie ou dans toute autre colonie britannique. Ce bill a pour objet d'établir que celui qui se sera fait naturaliser dans une partie quelconque de l'empire, d'après la loi d'une partie quelconque de l'empire, et qui désirera jouir des résultats de cette naturalisation dans ce pays-ci, ne sera pas obligé de se soumettre à la condition de résidence qui est maintenant imposée. Si un immigrant venant de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie ou de la Grande-Bretagne, est porteur d'un certificat démontrant qu'il a été naturalisé d'après la loi de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie ou de la Grande-Bretagne, il pourra se faire naturaliser dans ce pays-ci immédiatement, sans avoir à y demeurer

trois années durant, condition requise, d'après la loi, pour qu'un étranger puisse être naturalisé. Il n'a qu'à souscrire aux formalités de la loi, pour devenir sujet britannique au Canada. Il est arrivé au Nord-Ouest, dans les nouvelles provinces, que des gens venus des colonies britanniques de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, se sont vu refuser les privilèges de sujets britanniques, bien qu'ils eussent toujours été sujets britanniques dans les pays d'où ils venaient, et ils n'ont pu, par conséquent, prêter le serment d'allégeance tout de suite, ni jouir des privilèges reconnus aux citoyens. Cette loi a pour objet de permettre à un sujet britannique de n'importe quel autre pays de devenir sujet britannique au Canada plus facilement, c'est-à-dire, sans avoir à y demeurer durant trois ans, comme la loi l'y oblige aujourd'hui, avant de pouvoir obtenir un certificat.

M. A. A. STOCKTON : Monsieur l'Orateur, je voudrais présenter une couple d'observations sur ce sujet. Je crois que le très honorable premier ministre l'admettra, la loi relative à la naturalisation, tant dans la mère patrie que dans les colonies, laisse beaucoup à désirer.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. STOCKTON : Il devrait se faire un mouvement général dans la mère patrie et les colonies pour faire disparaître ce qui est certainement une anomalie, au sujet de la naturalisation. Quand même on est naturalisé dans la mère patrie on n'est pas sujet britannique, on ne possède que les droits d'un sujet britannique dans les limites du Royaume-Uni. Si un étranger vient au Canada et s'y fait naturaliser, il n'est pas sujet britannique à toutes fins que de droit, il n'a que les droits d'un sujet britannique dans les limites du Canada. Ainsi en est-il dans les autres colonies. Il me semble qu'en se faisant naturaliser et en prêtant le serment d'allégeance on devrait être sujet britannique dans toute l'étendue de l'empire et qu'il devrait suffire d'obtenir un certificat de naturalisation dans la partie de l'empire où l'on a été naturalisé, pour être admis à jouir du droit de cité dans toute autre partie de l'empire où l'on emporterait ce certificat. Je ferai remarquer au très honorable premier ministre que ce serait un point très important à signaler à la conférence qui doit avoir lieu à Londres en avril prochain.

Considérons maintenant la question de la naturalisation par rapport au Canada. Un étranger vient se faire naturaliser ici et il n'est pas, après cela, sujet britannique, il n'a que les droits et privilèges d'un homme qui serait né sujet britannique, tant qu'il demeure dans les limites du Canada ; dès qu'il en sort, il est encore étranger non seulement par rapport au Canada, mais par rapport à toute autre partie de l'empire. Je dis donc que cet état de choses est loin d'être satisfaisant et que la mère patrie et ses colonies autonomes devraient s'entendre pour faire une loi d'après laquelle le certificat de naturalisation accordé par une d'elles devrait non seulement conférer les droits que l'on reconnaît à quiconque est né sujet britannique dans les limites du pays où le certificat aurait été accordé, mais rendre le porteur de ce certificat sujet britannique à toutes fins que de droit dans toute l'étendue de l'empire, ce qui est impossible à présent.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur le bill.)

Article 2.

M. STOCKTON : Je ferai remarquer à mon très honorable ami que ce projet est seulement destiné à modifier la loi par rapport à la résidence.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'a pas d'autre objet.

M. STOCKTON : En effet. La loi reste absolument la même quant au droit de la personne. L'étranger s'en vient ici, présente son certificat, prête serment, puis il s'en va et cesse d'avoir les droits de celui qui serait né sujet britannique. C'est pour cette raison que je trouve le présent état de choses si loin d'être satisfaisant.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Stockton) a signalé à l'attention de la Chambre un sujet très important, en vérité, et qui a déjà occupé l'attention des conférences de 1897 et de 1902, sans résultat définitif cependant.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui paraît les avoir empêchées de prendre une décision ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais le dire exactement, mais je crois que l'embarras est surtout venu du Royaume-Uni ; ses représentants ne m'ont pas paru particulièrement disposés à reconnaître le droit de cité ou des droits politiques dans la Grande-Bretagne au porteur d'un certificat délivré dans la Nouvelle-Zélande ou n'importe laquelle des colonies. La question est nouvelle, elle n'a pas encore provoqué beaucoup d'attention, mais je ne doute pas qu'elle soit encore une de celles que l'on va débattre à la prochaine conférence qui doit avoir lieu en avril. Nous n'avons pas le pouvoir de faire une loi au sujet du droit de cité dans l'empire, comme le voudrait mon honorable ami. Nous devons nous borner à traiter cette question par rapport à notre pays, et mon honorable ami avait bien saisi l'objet de ce bill lorsqu'il a dit qu'il tendait seulement à exempter le porteur d'un certificat de naturalisation de demeurer au pays trois années durant avant de pouvoir y être naturalisé.

M. STOCKTON : La difficulté dont vient de parler mon honorable ami (M. Foster),

c'est que, en étant naturalisé dans les limites du Royaume-Uni ou d'une colonie, on n'est pas délivré de son allégeance au pays natal, et que à moins qu'il n'existe un traité particulier entre la mère patrie et le pays natal au moment où il quitte le territoire du Royaume-Uni ou de la colonie, le sujet britannique devient un étranger et il garde sa nationalité comme sujet d'un pays étranger. Voilà la difficulté qui s'est présentée au cours des négociations. Toutefois, je ne vois pas pourquoi notre loi ne serait pas modifiée de façon que celui qui serait naturalisé, soit dans la mère patrie soit dans une des grandes colonies autonomes de l'empire, pût se baser sur son certificat pour se faire reconnaître comme citoyen dans n'importe quelle partie de l'empire.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami vient justement de mentionner la difficulté qui peut se présenter. Il n'a aucune objection à ce que l'on reconnaisse comme citoyen dans toute l'étendue de l'empire le porteur d'un certificat de naturalisation accordé dans la Grande-Bretagne ou dans une des grandes colonies ; mais il y a de petites colonies qui auraient le même droit et auxquelles il ne serait pas disposé à accorder le même privilège. Cette question est épineuse et mérite la sérieuse attention de ceux qui sont appelés à s'en occuper.

M. R. L. BORDEN : Quel est, dans la Grande-Bretagne, l'état de celui qui a obtenu des lettres de naturalisation au Canada ? Est-il tout simplement dans la même situation que s'il n'était jamais venu au Canada et n'avait pas obtenu de lettres de naturalisation ?

M. STOCKTON : Précisément.

Sir WILFRID LAURIER : C'est un étranger.

M. STOCKTON : Et s'il se fait naturaliser dans le Royaume-Uni il est étranger ici.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il eu des négociations avec le gouvernement impérial concernant le présent projet de loi ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, mais ce bill est calqué sur la loi qui a été adoptée dans la Nouvelle-Zélande. Ces questions ne se règlent pas en un jour, mais il y a, à l'heure qu'il est, une tendance à augmenter l'effet d'un certificat de naturalisation dans toutes les colonies britanniques. Voici la loi en vigueur dans la Nouvelle-Zélande :

Quiconque demeurant dans la Nouvelle-Zélande a tout d'abord obtenu un certificat de lettres de naturalisation dans la Grande-Bretagne ou l'Irlande, ou dans aucune partie d'icelles, ou dans aucune colonie ou possession britannique, et désire se faire naturaliser dans la Nouvelle-Zélande, devra soumettre ce certificat de lettres de naturalisation au gouverneur, ainsi qu'une déclaration statutaire établissant qu'il est bien celui dont le nom figure dans le certificat.

Sous l'empire de cette loi, un homme naturalisé au Canada peut aller dans la Nouvelle-Zélande et s'y faire naturaliser en montrant son certificat. Notre loi reconnait ce qu'il siérait aux différentes parties de l'empire britannique de faire.

M. STOCKTON : Je crois que ce projet de loi est bien orienté parce qu'il donne un sens plus large à la naturalisation. Pour moi, j'irais encore beaucoup plus loin, mais inutile d'y songer sans le consentement de la mère patrie.

M. R. L. BORDEN : Ce projet, en somme, ressemble à la législation dont la mère patrie a pris l'initiative il y a quelque douze ans, au sujet de la vérification des testaments. Dans combien de possessions britanniques y a-t-il, aujourd'hui, une disposition statutaire comme celle que nous sommes à élaborer ?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'en connais pas, sauf la Nouvelle-Zélande.

M. STOCKTON : Je crois que la Nouvelle-Zélande est la seule.

M. COCKSHUTT : J'ai eu l'occasion il y a deux ans d'appeler là-dessus l'attention de cette Chambre lors du débat sur la résolution que mon honorable ami le député de Victoria (M. Sam. Hughes) avait présentée sur la question d'une association complète entre la métropole et ses colonies. Les lois sur la naturalisation ont été discutées par les chambres de commerce de l'empire en deux occasions au moins ; et, en 1903, à la convention de Montréal, la résolution suivante était adoptée à l'unanimité :

Il est résolu que, dans l'opinion de ce congrès, les lois des différentes parties de l'empire britannique relatives à la naturalisation devraient être unifiées de façon que toute personne dûment naturalisée dans une partie quelconque des possessions de Sa Masjesté de ienne, par le fait, sujet britannique et jouisse de tous les droits et privilèges de l'anglais de naissance partout où flotte le drapeau anglais.

Les lois sur la naturalisation sont à l'heure actuelle dans un état très peu satisfaisant ; et j'ai bien peur que ce Parlement n'ait pas le pouvoir d'y toucher. Lorsque le très honorable premier minstre ira à la conférence impériale qui va se tenir à Londres le printemps prochain, il pourrait, je crois, y soulever cette question devant les autorités britanniques et tâcher d'arriver à quelque arrangement qui, dans une partie quelconque de l'empire, fasse un citoyen de celui qui se sera conformé à de certaines conditions uniformément applicables à toutes les possessions de Sa Majesté. Avec la loi que nous avons aujourd'hui, une personne peut avoir été naturalisée au Canada sans que, pour cela, il lui soit permis de devenir propriétaire de vaisseaux anglais : elle est regardée comme étrangère par la loi anglaise, laquelle lui crée d'autres empêchements, comme, par exemple, en ce qui

concerne la transmission des droits de propriété.

J'espère que mon très honorable ami voudra bien porter cette question devant la conférence impériale.

M. STOCKTON : Je ne crois pas, ainsi que le dit mon honorable ami (M. Cockshutt), qu'une personne naturalisée dans une colonie de l'empire ne puisse devenir propriétaire d'un vaisseau anglais. Il y a, sur ce point, une disposition spéciale dans l'Acte de la Marine marchande de 1894.

Article 5.

M. R. L. BORDEN : Que signifient les mots qui se trouvent à la fin de cet article :

Cette formule pourra être modifiée de telle façon qu'elle puisse s'appliquer aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ainsi qu'au territoire du Yukon.

Je ne comprends pas pourquoi vous voulez que cette forme soit modifiée, surtout dans le cas des nouvelles provinces.

Sir WILFRID LAURIER : On n'a pas appelé mon attention là-dessus, et, par suite, je ne sais que répondre à mon honorable ami ; mais je lui donnerai ce renseignement à la troisième lecture du bill.

VOIES ET MOYENS.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Je dirai, en manière d'explication, et à cause des arrangements déjà pris, que le Gouvernement n'a pas l'intention de procéder à l'étude des voies et moyens ; mais je fais cette motion uniquement parce que plusieurs députés ont exprimé leur désir de soulever cette après-midi diverses questions auxquelles une motion de ce genre donnera mieux que toute autre une occasion de se produire.

NAUFRAGE DU "GOLSPIE".

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Monsieur l'Orateur, je désire appeler pour un moment l'attention de la Chambre sur cette malheureuse affaire du naufrage du vapeur le "Golspie", survenu le 4 du courant en face de l'île Michipicoten. Je ne saurais mieux faire, pour commencer, que de lire à la Chambre cet extrait du "Globe" de Toronto en date du 17 courant, tiré d'un article intitulé : "Le naufrage du "Golspie" a été une affaire horrible. A qui la faute?"

La population du Sault-Sainte-Marie s'indigne à juste raison de l'affreux cas de négligence que nous a révélé l'arrivée dans cette ville vendredi de cinq membres de l'équipage du "Golspie", lesquels, après le naufrage de leur bateau survenu le 4 décembre, avaient tellement souffert du froid qu'il a fallu leur amputer les pieds à chacun d'eux, pendant que l'un d'eux perdait en même temps les deux mains.

M. COCKSHUTT.

Si pareille nouvelle nous venait de quelque parti d'explorateurs dans les régions arctiques, nous en serions péniblement affectés et nous qualifierions de folie des explorations faites à ce prix-là. Et, cependant, c'est de notre propre province que nous arrive cette horrible histoire. La population d'Ontario va demander un compte rigoureux à ceux qui portent la responsabilité de ce désastre, s'il s'en trouve à part ces pauvres malheureux eux-mêmes.

Ces hommes étaient tous cinq des gens des vieux pays, peu habitués à la navigation de nos lacs. Quand l'équipage eut abandonné le "Golspie", ils se mirent avec d'autres à ramer, jusqu'à ce que le froid, en les empêchant d'aller plus loin, les fit atterrir. C'est alors que, par suite de leur propre entêtement, à ce qu'on affirme, ils furent laissés sur la rive avec des provisions, des couvertures et une hache, pendant que le reste de l'équipage allait chercher un abri dans le port de Michipicoten.

Après quelque temps, les cinq hommes tentèrent d'aller de l'avant, mais ils se perdirent dans les bois, où ils errèrent à l'aventure pendant une couple de jours.

Les propriétaires et les personnes en charge du "Golspie" devront faire connaître clairement quels efforts ils ont fait pour secourir ces hommes, ainsi abandonnés dans une région inconnue ; autrement, ils peuvent s'attendre qu'on les tiendra pour responsables du pire acte de négligence criminelle qui ait été commis au cours des désastres dont nos grands lacs ont été ces temps derniers le théâtre.

Il paraît que le 4 décembre le "Golspie" qui est un bateau en bois de 90 tonnes, bâti en 1882, étant parti de Fort-William pour Owen-Sound, fut surpris par la tempête et s'échoua sur un récif au sud-ouest du port de Michipicoten. L'histoire de ce bateau, eu égard au temps de l'année où on lui permettait de sortir, ne lui est pas très favorable. Le "Globe" de Toronto, dans son numéro du 10 décembre, dit que de tout ce qu'il y a de bateaux enregistrés, aucun n'a subi plus de naufrages et n'a été plus souvent sauvé que celui-là.

Comme je l'ai dit, c'est un bateau en bois, et l'on m'apprend qu'il n'était pas regardé come sûr. Voilà un point qu'une enquête rigoureuse pourra seule éclaircir ; et j'espère qu'elle se fera, après les renseignements qui viennent d'être communiqués à la Chambre.

C'était un bateau américain, qu'avaient acheté des gens de Hamilton.

Après le naufrage, les hommes de l'équipage s'étaient réfugiés sur la côte. Comment ceux dont nous venons de rappeler les terribles souffrances se sont-ils trouvés séparés du reste de l'équipage ? Il existe sur ce point des versions différentes : le capitaine et le second du navire ne sont pas là-dessus d'accord avec les hommes. Quoi qu'il en soit, il n'en reste pas moins que ces gens ont été laissés sans abri pendant trois jours par une température de 45 au-dessous de zéro, sans vivres suffisants et à peu près sans rien pour se couvrir. Il ne leur avait pas été permis, en quittant le bateau d'emporter des vêtements. Ils ont été dix jours exposés au froid, lorsqu'on aurait pu par té-

légraphe prévenir les agents du gouvernement. Nul secours ne leur a été donné. On n'a même pas songé à les envoyer dans un hôpital.

Ceux-là à qui on a dû amputer les pieds sont Arthur Green, de Londres, Ang.; J. H. Keebing, de Huddersfield, Yorkshire, Ang.; John Donnelly, de Belfast, Irlande; James Thorburn et William Macdonald, de Glasgow. Quand à Macdonald, outre les pieds, il a fallu lui amputer les mains. Il paraît que le capitaine et le second du navire arrivèrent dès le lendemain à Michipicoten, d'où il est possible de communiquer avec Ottawa par le télégraphe ou par le téléphone; si bien que, tout de suite, le public apprit l'événement, et, dès le 5 ou au plus tard le 6 décembre, la population de Sault Sainte-Marie en connaissait tous les détails. Les journaux de l'est ont sur-le-champ publié un compte-rendu du naufrage; le 10 le "Globe" de Toronto parle des souffrances de ces hommes; et le Gouvernement, non plus que le ministère de la Marine ne font rien pour venir en aide à ces malheureux, quand un prompt secours aurait pu, dit-on, épargner à ces malheureux, l'amputation qu'ils ont dû subir.

Le "Globe" de Toronto, dans son numéro du 10 décembre, publie un télégramme de Hamilton, disant que cinq des matelots naufragés du "Golspie" avaient tellement souffert du froid en se rendant à Michipicoten qu'il allait falloir les envoyer à l'hôpital.

Comme je l'ai dit tantôt, les circonstances de ce lamentable événement sont diversement racontées. Mais je vais vous lire ce que le "Globe" de Toronto publiait dans son numéro d'hier :

> Il existe cependant, une autre version de cette terrible histoire. Des mariniers d'ici en comptent de dures sur les Mackay de Hamilton, propriétaires du "Golspie". Le capitaine Sinclair, de Détroit, représentant des assureurs, dit :
>
> C'était un pénible spectacle que de voir monter à bord du remorqueur les cinq hommes que le froid avait gelé. Il y avait dix jours que le naufrage avait eu lieu quand ils arrivèrent à l'hôpital. Deux ou trois d'entre eux ne se sentaient plus les pieds du tout. Ils avaient les membres noir comme de l'encre. On dit qu'il faisait un froid de 45 degrés au-dessous de zéro quand le vapeur s'est échoué.
>
> Le "News-Tribune" de Détroit publie des télégrammes échangés entre le capitaine Boult et les propriétaires du bateaux. Au premier de ces télégrammes, où on demande l'envoi d'un remorqueur, les propriétaires répondent que le remorqueur est pour le moment employé sur la rivière du Sault, et ils demandent si les hommes ne pourraient pas revenir par voie de terre. Comme il aurait fallu transporter les malades en voiture sur une distance de soixante milles, on prit le parti d'attendre le remorqueur. Le "Smith", avec le capitaine Sinclair, atteignit Michipicoten dix jours après le naufrage, et tout de suite les hommes furent portés à l'hôpital du Sault. On croit qu'ils auraient pu éviter l'amputation s'ils avaient été soignés plus tôt.

Voici comment les hommes racontent l'histoire. Je la trouve dans le même article :

> Ils disent qu'au retour on refusa de les laisser entrer et qu'ils durent partir de nouveau. Pendant trois jours il errèrent dans les bois, cherchant tout le temps à gagner Michipicoten. La hache qu'ils portaient, s'étant échappée du manche, fut perdue. Leurs allumettes furent mouillées. Ils furent contraints le troisième jour de passer la nuit à la belle étoile et c'est alors qu'ils se gelèrent les pieds et les mains. Le lendemain, des Indiens, envoyés par ceux-là qui avaient pu atteindre sains et saufs Michipicoten, les trouvèrent et leur rendirent les services qui sans doute leur conservèrent la vie.

Voilà, en peu de mots, les détails d'un accident bien lamentable, et ils font connaître un état de choses qui, à coup sûr, mérite l'attention du Gouvernement et, en particulier, celle du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur). La population de ce pays exigera qu'une enquête rigoureuse ait lieu.

Qu'il y ait eu négligence quelque part, la chose est évidente. Il doit être bien évident, même pour le ministre, que les dispositions de notre statut touchant les secours que les agents de l'Etat doivent aux naufragés n'ont pas été suivies. Les faits que je viens de relater sont absolument vrais, ou du moins, je les crois vrais; et ils montrent clairement que le ministère ou ses agents sont à blâmer. Il y a, dans le district d'Algoma, un receveur, ou quelque autre agent, dont c'est le devoir d'agir en pareille circonstance; cependant il s'est écoulé au moins cinq ou six jours avant qu'il fût rien fait pour secourir ces hommes; et ce n'est même pas le Gouvernement qui est ainsi intervenu. Je me demande si jusqu'à présent le ministère s'est le moins du monde intéressé à cette affaire.

Quelle fut la réponse au télégramme envoyé de Michipicoten au Sault Sainte-Marie au sujet du danger que couraient les naufragés et requérant l'envoi d'un bateau à leur secours? La réponse fut que le bateau était engagé sur la rivière du Sault. Le ministère considérait évidemment qu'il valait beaucoup mieux ne pas interrompre pour un moment le commerce sur cette rivière que de porter secours a ces cinq pauvres malheureux. Six jours se passèrent dans cette triste attente. Enfin, les propriétaires d'un remorqueur envoyèrent, à leurs frais, dit-on, leur bateau qui ramena les naufragés à l'hôpital. Mais, hélas! il était trop tard; ils avaient les pieds gelés et l'amputation fut jugée nécessaire; un d'entre eux dut subir, en outre, l'amputation des deux mains. Quel était le devoir impérieux du ministère, dans les circonstances? Souffrez que je cite l'article 81 de la loi fédérale concernant les sinistres et les sauvetages maritimes :

> Article 17. Lorsqu'un navire britannique ou étranger sera naufragé, échoué ou en détresse

en quelque endroit que ce soit dans les limites du Canada, le receveur. . . . .

Le receveur, je crois, est un fonctionnaire du ministère ou qui relève de son autorité.

. . . devra, en recevant avis de l'accident, se rendre immédiatement sur les lieux, et à son arrivée il prendra le commandement de tous ceux qui seront présents et leur assignera les devoirs et donnera les instructions qui paraîtront convenables, dans le but de sauver le navire et la vie des naufragés, ainsi que les épaves

2. Quiconque désobéira aux ordres du receveur encourra une amende n'excédant pas deux cents piastres.

L'article 219 autorise le receveur à

Requérir les personnes qu'il jugera nécessaires, de lui aider;

Requérir le capitaine de tout navire se trouvant dans les environs, de lui prêter telle aide, avec ses hommes ou son navire, qu'il sera en son pouvoir de lui donner ;

Demander l'usage de toute voiture, charette, chevaux, appareils, câbles ou autres moyens de secours qui seront à portée ·

Quiconque refusera, sans cause raisonnable, d'obéir à toute réquisition ou demande ainsi faite comme susdit, encourra, pour chaque jour que durera ce refus, une amende n'excédant pas vingt piastres.

Je demande au ministre d'expliquer comment, après avoir lu dans un journal publié dans l'est de la province, l'état critique dans lequel se trouvaient ces malheureux, il a pu rester impassible et permettre a son représentant de fermer les yeux sur les dispositions humanitaires de cette loi. Je le mets en demeure de dire s'il a fait quoi que ce soit, lui ou ses fonctionnaires, pour porter quelque secours dans cette pénible catastrophe, dont les circonstances ont soulevé l'indignation publique lans toute l'étendue de la province. Sur qui doit porter le blâme ? Je n'hésite pas à blâmer en premier lieu le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), non pas pour le fait même du sinistre ni pour les causes qui l'ont provoqué, ce qui est matière à enquête, mais pour sa négligence à prendre une décision lorsque la nouvelle lui est parvenue. L'honorable ministre ne saurait donner pour prétexte qu'il n'a pas été mis au courant, car son devoir est de l'être. Il a dû avoir été instruit de ce sinistre par les journaux ou par l'intermédiaire de ses fonctionnaires. Le ministre alléguera peut-être qu'il était à bout de moyens, mais je lui ferai réponse qu'il a le télégraphe dans son bureau même et qu'il pouvait se mettre en communication directe avec Michipicoten, où ces malheureux étaient en danger de périr. Il avait à cet endroit un représentant à qui il aurait pu ordonner, par télégraphe, de porter tous les secours possibles. Est-ce ce qu'il a fait? Qu'il le dise.

M. BRODEUR : Quel est le fonctionnaire de mon ministère à cet endroit ?

M. BOYCE : Le Gouvernement a un représentant à cet endroit, un officier de la douane qui est, me dit-on, le receveur tout désigné du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour remplir les devoirs prévus dans dans la loi que je viens de citer. Le navire naufragé était une vieille coque. Construit en 1882, d'après le " Globe ", de Toronto, il avait été naufragé et radoubé plus souvent qu'aucun autre navire enregistré. Quand fut-il inspecté la dernière fois ? Sa coque a-t-elle subi l'inspection pendant l'année écoulée ? Quel est le nom de l'inspecteur et quel est son rapport ? Autant de questions d'importance vitale qui se rattachent non seulement à ce sinistre, mais à deux autres, celui du " Monarch " et celui du " Strathmore ". Le premier a sombré au commencement du mois près de l'Ile Royale et l'autre, qui a fait naufrage dans ce cimetière du lac Supérieur, près de Michipicoten. La question de l'inspection offre un sujet sérieux de réflexion ; c'est une question qui ne permet pas le moindre relâchement sous aucun rapport et dans aucune circonstance, surtout lorsqu'il s'agit de vieux navires en bois, dont plusieurs font eau de toute part, et que les inspecteurs laissent naviguer sur les lacs, après une inspection superficielle au printemps de chaque année, quand le soleil est radieux et que les oiseaux chantent, quand l'eau est calme et que tout sourit dans la nature.

L'honorable ministre ne croit-il pas qu'il serait à propos de faire une deuxième inspection des navires à l'automne ? La mesure de précaution qui s'impose le plus contre la répétition de tels sinistres, si fréquents sur les grands lacs, pendant les mois de novembre et décembre, n'est-elle pas l'inspection deux fois l'an de carènes qui existent depuis plus d'un certain nombre d'années ? Prenons, par exemple, la coque du " Golspie ", celle du " Monarch " et celle du " Strathmore ", qui ont été cause de si tristes naufrages, entraînant, comme dans le cas du " Monarch " bateau-passagers, des pertes de vie. Il est probable que si ce bateau avait subi l'inspection, l'inspecteur aurait fait connaître au ministère de la Marine et des Pêcheries que bien que sa coque fût solide pour la navigation d'été, c'est-à-dire jusqu'au 1er septembre, elle n'était pas en état de supporter les tempêtes du lac Supérieur en automne, et par conséquent, le bateau devait cesser le service. Il y a des bateaux aujourd'hui même, qui naviguent sur ce lac, qui luttent contre les tempêtes, des bateaux que les navigateurs eux-mêmes disent être impropres à un service si dangereux. Voyons ce qui se passe à cet endroit et pourquoi les sinistres s'y sont tant multipliés avec de si nombreuses pertes de vies. Depuis 1885, le 7 novembre, si je ne me trompe, alors que l' " Algoma " sombra au large de l'Ile Royale, engloutissant 46 personnes, chaque année a vu s'allonger la sombre liste des naufrages sur les grands lacs, source de profond chagrin pour nous

tous. Où est le remède ? Le remède consiste à faire observer plus strictement la loi, à procurer des aides plus pratiques à la navigation et à établir des stations de sauvetage. L'honorable ministre (M. Brodeur) pourrait-il me dire s'il y a une station de sauvetage sur la côte nord du lac Supérieure, où elle est située et comment elle est équipée ?

L'honorable ministre ne répond pas. Chaque année les sinistres se multiplient sur cette mer intérieure, la plus dangereuse au Canada, le nombre des pertes de vie est désolant, ou, si les victimes ne meurent pas, elles sont exposées, comme dans le cas du " Golspie ", à des souffrances terribles, et cependant le ministère n'a pas construit ni ne subventionne une seule station où les malheureux peuvent trouver du secours dans des circonstances pénibles comme celles-ci.

Le pays dépense des millions à construire des travaux d'utilité publique là où l'intérêt public n'en exige aucun. On a dit et répété que le Gouvernement construit des bureaux de poste ou autres édifices publics, par simple gaspillage, lorsqu'il n'y a pas d'autre but à atteindre que de s'attirer les sympathies des électeurs. Comme il n'y a pas de votants à amadouer sur la côte nord du lac Supérieur, il n'y a pas de station de sauvetage à cet endroit, bien que ce soit un des plus dangereux peut-être au Canada pour la navigation. Les tempêtes du lac Supérieur sont renommées pour leur fureur, et le ministre de la Marine et des Pêcheries peut voir en jetant simplement la vue sur la carte, deux endroits où il serait très désirable de maintenir des stations de sauvetage. Un de ces endroits est le cap du Tonnerre, près de cette pointe de l'Ile Royale, où sont situés les récifs du Canot, le cimetière de plus d'un bon navire. L'autre est près de Michipicoten, où de nombreux écueils rendent la navigation très dangereuse. Avec une station de sauvetage à cet endroit, les capitaines des navires seraient avertis du danger, et, au lieu de s'aventurer à travers des forêts inconnues, par des sentiers ignorés, manquant de vivres pour entreprendre un tel voyage, les marins du " Golspie " se seraient dirigés vers cette station ou auraient donné des signaux qui leur auraient amené des secours immédiats.

Je ferai, avant de terminer, quelques commentaires sur un autre point. Il y a de dangereuses battures près du lieu où ce naufrage a eu lieu. Le ministre connaît peut-être la batture particulière sur laquelle le sinistre s'est produit, il connaît peut-être aussi la cause de l'échouement de ce navire et si cet accident n'est pas dû à la négligence des employés de son département, qui n'auraient pas maintenu en place la bouée ou le feu réglementaire. Voudra-t-il me permettre d'appeler sont attention sur le fait que dans le mois d'octobre dernier, son employé à cet endroit, pour s'épargner la peine d'y aller plus tard, se rendit en chaloupe, au cours d'un voyage de chasse, et enleva la bouée de la batture de la Crèpe, sur la route de Michipicoten, et l'amena par terre juste à l'époque de l'année ou elle était le plus nécessaire. L'honorable ministre se souvient-il de cet incident? Se rappelle-t-il que j'y ai attiré son attention et qu'il m'écrivit à ce sujet une lettre, que voici :

3 novembre 1906.

M. A. C. Boyce, député,
Sault-Sainte-Marie, Ont.

Cher monsieur,—En réponse à la vôtre du 31 courant, adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries, relativement à l'enlèvement d'une bouée à cloche sur la batture de la Crèpe par l'adjudicataire, je dois vous dire que nous avons envoyé des télégrammes à ce dernier, et à M. A. G. Duncan, préposé aux pêcheries, à Marksville, leur intimant que c'est le temps de l'année où cette bouée est le plus nécessaire et doit être laissée à sa place.

A l'exception de votre lettre, nous n'avons reçu aucun rapport au sujet de l'enlèvement de cette bouée.

Votre bien dévoué,
F. GOURDEAU.

Je dirai au ministre de la Marine et des Pêcheries que s'il a télégraphié à l'agent dont il est question dans cette lettre de remettre la bouée en place, celle-ci ne l'a jamais été. Il n'y a qu'un dénouement à cet acte de négligence, celui que pourra révéler l'enquête, et je me demande lequel il sera. Si ce navire s'est échoué sur cette batture, je dirai tout simplement que je ne voudrais pas me trouver dans la position de certaine personne.

Il reste encore à savoir ce que le ministère de la Marine et des Pêcheries se propose de faire au sujet de cette importante question. Tiendra-t-il une enquête, oui ou non ? Un sentiment d'indignation très prononcé existe non seulement dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, mais dans toute la province et dans le pays au sujet des souffrances auxquelles ces malheureux ont été exposés, et je crains qu'il ne soit prouvé que ces souffrances sont dues a une négligence préméditée, voulue. A qui incombait la responsabilité de secourir promptement ces malheureux ? Pourquoi ces dispositions écrites dans la loi ? Pourquoi et dans quel but avons-nous des télégraphes et des téléphones dans ces régions se reliant avec les sources de sauvetage ? Pourquoi un ministre de la Marine et des Pêcheries si, disposant de tous les moyens de sauver la vie des gens, il n'a pas envoyé des secours prompts et efficaces, au risque de priver d'un édifice public quelque endroit où il n'en faut pas ? Je dis que le devoir incombe au ministre de la Marine et des Pêcheries de faire une enquête approfondie sur les circonstances antérieures et postérieures à ce sinistre.

Nous tenons à connaître les circonstances qui entourent ce naufrage, s'il est dû à quelque défectuosité dans les signaux établis à cet endroit pour la commodité de quelque

adjudicataire en tournée de chasse et désireux de faire d'une pierre deux coups. Le ministre savait ou il aurait pu apprendre, en prêtant l'oreille à la dépêche qui a été télégraphiée dans tout le pays et que les journaux ont publiée, que ce sinistre venait de se produire et que ces malheureux étaient exposés à mourir de froid sur ces récifs ; cependant, il n'a pas dépêché dans les quarante-huit heures, ce qu'il aurait pu faire aux frais de l'Etat, un bateau spécial du Sault Sainte-Marie pour amener les naufragés en lieu sûr. Nous sommes très intéressés à connaître quelle sera la décision du ministre sur cette question. J'avoue que je m'attendais à plus d'activité de la part du ministre dans cette affaire. Jusqu'à présent pas un engrenage de tout le rouage administratif n'a été mis en mouvement. Les journaux américains mêmes font des commentaires très sévères, disant qu'il y a eu négligence coupable, et la population canadienne demande à connaître les responsabilités. Il est a espérer que l'honorable ministre va s'engager à faire l'enquête la plus minutieuse sur les circonstances de ce sinistre ; la population du Canada exige une enquête rigoureuse sur la part des devoirs que chaque fonctionnaire public avait à remplir et dont la négligence a pu être cause des souffrances de ces pauvres malheureux, dont l'un n'est plus qu'un tronc, ayant eu les bras et les jambes coupés, tandis que les quatre autres n'ont plus de pieds. Si le ciel nous a fait naître avec un peu de compassion dans le cœur, assurément nous devons brûler d'indignation à la pensée d'une telle négligence et devons insister pour savoir sur qui tombe la responsabilité.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : L'honorable député m'a donné avis, hier, je crois, de son intention de demander, à l'appel de l'ordre du jour, aujourd'hui, si le ministère avait l'intention de tenir une enquête sur le sinistre dont il vient de parler. J'étais prêt à répondre que le ministère avait donné toutes les instructions voulues pour tenir l'enquête la plus complète possible.

M. BOYCE : Quand le ministère a-t-il donné ces instructions ?

M. BRODEUR : Au retour du commandant Spain, qui conduisait une enquête ailleurs. Je lui ai donné des instructions dès son retour. Je regrette certainement que l'honorable député ait jugé à propos de porter des accusations d'une telle gravité contre le ministère avant de connaître le résultat de l'enquête. Je me suis demandé, après l'avoir entendu, si je méritais de vivre.

M. FOSTER : Quelle est votre conclusion ?

M. BRODEUR : J'ai conclu que les remarques de l'honorable député avaient plutôt une portée politique, que je ne devais pas trop m'en occuper et qu'après tout, je méritais de vivre encore quelque temps.

L'honorable député peut être sûr qu'il recevra tous les renseignements possibles et lorsqu'il les aura reçus, je crois qu'il devra rétracter une partie de ce qu'il vient de dire contre le ministère. Nous nous sommes efforcés de tirer le plus d'avantages possibles des crédits fort limités qui sont placés à notre disposition pour perfectionner les aides à la navigation et le sauvetage en cas de naufrage. L'honorable député nous accuse de ne pas avoir rempli convenablement notre devoir. Il doit savoir que nos efforts sont proportionnés aux crédits limités que le Parlement nous vote. Il a parlé des stations de sauvetage. Nous avons discuté cette question l'autre jour. L'année dernière, le Parlement a voté à ces fins environ $12,000 ; cette année, ce crédit est porté, je crois, à $9,000 de plus. La Chambre devra admettre que nous ne négligeons pas cette branche de notre administration. Cette somme sera peut-être insuffisante ; je ne le sais pas encore, je ne m'engage à rien de ce côté. Nous faisons tout notre possible pour porter secours aux naufragés. L'honorable député insinue, au sujet du navire, qu'il n'a pas dû avoir subi l'inspection ou que l'inspection était mauvaise. Je ne sais même pas si c'est un bateau canadien. Est-ce un bateau canadien ?

M. BOYCE : On me dit que oui. Ce serait un ancien bateau américain, l'" Osceola ", qu'on aurait amené au Canada.

M. BRODEUR : Pourquoi l'honorable député se permet-il de critiquer le ministère dans les termes qu'il a employés, quand il ne sait même pas si le bateau est un bateau canadien ?

M. J. D. REID : C'est un bateau canadien.

M. BRODEUR : Il est étrange que je ne trouve pas le nom de ce bateau canadien dans le registre. J'y vois le '" Goldspie "

M. BOYCE : Le navire a été enregistré à Hamilton, je crois.

M. BRODEUR : Si c'est un navire canadien, je ne trouve pas son nom sur la liste que j'ai devant moi.

M. BOYCE : Je crois que l'honorable ministre le trouvera quand il prendra le temps de relire cette liste plus attentivement.

M. J. D. REID : C'est un ancien navire américain qui a été amené au Canada et qui a payé les droits de douane, je crois, à Owen-Sound ou à Hamilton.

M. BRODEUR : Je ne trouve pas son nom sur le registre des bateaux à vapeur canadiens. C'est la dernière liste, celle du 31 décembre 1905.

M. REID : Il a été amené au Canada depuis cette date, les droits de douane ont

été payés et un inspecteur canadien en a fait l'inspection à Hamilton.

M. BOYCE : Dans le cours du printemps dernier.

M. BRODEUR : C'est tout récent. Nous aurons tous ces renseignements quand l'enquête sera terminée. Je crois que l'honorable député a été très injuste en lançant toutes espèces d'accusations contre le ministère au sujet de ce sinistre, quand nous avons fait notre possible pour mettre en vigueur les lois qui nous régissent.

FERMETURE DE LA GARE A CHARING-CROSS.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : J'appelle l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer sur une question qui intéresse un fort groupe de citoyens dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Je regrette que l'honorable député d'York-centre (M. Campbell) qui a représenté la circonscription de Kent-est, ait quitté son siège. Je suis sûr qu'il aurait approuvé les remarques que je me propose de faire. Il s'agit d'une question qui ne relève pas, je crois, de la juridiction de la commission des chemins de fer. Je me suis adressé à M. le juge Killam, mais il n'a pu me donner une réponse définitive. Comme la Chambre est à la veille de se disperser pour les vacances et que la question est très importante pour les habitants de cet endroit, je désire la soumettre pendant un instant à l'attention de M. le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson). Je suis certain qu'il s'empressera d'agir s'il en a l'autorité.

C'est au sujet du chemin de fer du Michigan-Central qui relie, autant que peuvent le savoir les honorables députés, Windsor et Buffalo. Ce chemin de fer est entre les mains des Américains qui, selon toute apparence, négligent leurs clients canadiens entre Windsor et la chute Niagara, pour perfectionner le transport des produits américains. Depuis qu'a été construit l'ancien chemin de fer Canadien-du-Sud, aujourd'hui le Michigan-Central, une gare a toujours été maintenue qui s'appelle Charing-Cross. Elle a toujours existé depuis de nombreuses années et la compagnie y a tenu un télégraphiste et un agent pour les marchandises. Je dirai au ministre des Chemins de fer et des Canaux et à la Chambre que cette gare est située à environ sept milles de la ville de Chatham et que si elle est supprimée, la population se trouvera éloignée de tout chemin de fer dans un rayon de six à sept milles. Elle sera obligée d'aller à sept milles pour atteindre une gare de chemin de fer. La compagnie a récemment fermé cette gare et le télégraphiste a été congédié, mais des délégations ayant été envoyées, la compagnie a remis un employé exclusive-J'ajouterai que le télégraphiste déclare qu'à ment pour le service des marchandises. la date de la fermeture de la gare, il y avait des ordres pour onze wagons de marchandises à cet endroit. L'honorable ministre des Chemins de fer voudra bien prendre connaissance de l'article 23 de la loi des chemins de fer, en vertu duquel, quoique je ne sois pas moi-même versé dans l'interprétation des lois, je crois qu'il a l'autorité d'agir de concert avec la commission des chemins de fer. On me dit que cette dernière a le pouvoir d'ordonner l'établissement de nouvelles gares, mais on doute qu'elle ait le pouvoir de faire rouvrir celles qui ont été supprimées. Cette gare est située au centre d'une des plus belles régions agricoles du pays. Un grand nombre de cultivateurs se livrent à la culture de la betterave à sucre, et ceux qui s'occupent tant soit peu de récolter ces légumes savent qu'il faut les transporter à l'usine au meilleur marché possible. Comme résultat de la fermeture de la gare, les cultivateurs sont obligés de transporter leurs betteraves à une distance de six à huit milles, eux qui comptaient avoir toutes les facilités possibles de transport. Je dirai à M. le ministre que j'ai reçu des douzaines de lettres des habitants de cette localité. J'en ai reçu une surtout d'une personne très distinguée qui habite dans le cœur de la région de Charing-Cross, et qui proteste contre la décision de la compagnie. Je sais personnellement que cette gare a existé pendant 30 ans et je ne vois pas pourquoi on la supprime aujourd'hui. C'était une gare d'assez bon rapport et je puis donner au ministre l'assurance que les autres compagnies de chemins de fer qui font du trafic dans un rayon de 40 milles de Charing-Cross maintiennent des gares de bien moindre importance que celle-ci.

Je vois d'un bon œil les capitalistes des Etats-Unis s'engager dans l'exploitation de chemins de fer au Canada ; mais je suis d'avis que les chemins de fer qu'ils ont ainsi le privilège d'exploiter sur notre territoire devraient être administrés en vue de rendre service au public canadien. Ces compagnies devraient assurer au public les mêmes avantages qu'aucune autre de celles qui exploitent des chemins de fer chez nous. Je prie également l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) de s'occuper de cette affaire. Mon correspondant affirme,—je ne prétends pas qu'il soit dans le vrai, mais le ministre pourra me renseigner à cet égard,—que la compagnie du Michigan-Central s'est adressée à lui en vue de faire résilier son marché pour le service des dépêches à cet endroit. Si c'est exact, je prierai le ministre de rejeter pareille demande. Cette localité est dans des conditions qui légitiment l'établissement, non seulement d'un service de trains-marchandises, mais d'un service de voyageurs et d'un service postal. Si pareilles représentations ont été faites au ministre, je le prie de n'en pas tenir compte. Je fais également appel au minis-

tre des Chemins de fer et des Canaux et je le prie de s'occuper de cette affaire. Si j'ai soulevé la question aujourd'hui, c'est que la Chambre va s'ajourner. J'ai cherché à voir ces deux ministres ce matin, sans y réussir. Je me suis adressé à la commission des chemins de fer, et j'ai l'assurance que tous les membres de cette commission approuvent l'attitude de cette population et feront tout en leur pouvoir pour se conformer à ses désirs ; mais je ne suis pas bien sûr que la commission soit autorisée à agir dans la circonstance ; c'est du moins l'opinion que m'a exprimée M. le juge Killam ce matin. Si le ministre est en mesure de venir en aide aux habitants de cette région, il leur rendra un grand service en empêchant la compagnie de chemin de fer Michigan-Central de supprimer cette gare. J'ajouterai que ce chemin de fer a été subventionné par le parlement fédéral et que les habitants de Raleigh et d'Harwich ont contribué $400 à l'acquisition du terrain sur lequel cette gare est construite. Le ministre, je l'espère, se rendra compte de la situation. C'est une partie du pays où la population est assez dense, et j'espère qu'il verra à ce qu'on ne la prive pas de l'avantage résultant pour elle de l'établissement de cette gare, car autrement les habitants seront forcés de faire un trajet de sept ou huit milles pour atteindre la station voisine. Je serai reconnaissant à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux et à l'honorable directeur général des Postes s'ils veulent bien s'occuper de cette affaire.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je ne suis aucunement au courant des faits signalés par l'honorable député (M. Clements) ; c'est même la première fois que j'en entends parler. Il y a un instant je recevais un mot de lui m'informant qu'il allait parler du chemin de fer du Michigan-Central, mais n'indiquant pas dans quel sens il allait le faire. Il est une disposition de l'article 24,—je ne me rappelle pas exactement laquelle—qui autorise le ministre des Chemins de fer et des Canaux, chaque fois qu'il lui est signalé un abus, à référer la demande à la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Ce paragraphe déclare que la commission pourra, de son propre mouvement, ou devra, à la demande du ministre, s'occuper de régler toute question.

M. EMMERSON : L'honorable député m'ayant signalé l'affaire, je ne manquerai pas de prier les membres de la commission de s'en enquérir et de déterminer en quoi consiste la difficulté. Je connais assez bien le pays dont il parle et je me rends très bien compte des inconvénients auxquels cette population est exposée par suite de la suppression de cette gare. La compagnie doit avoir quelque bonne raison pour en avoir agi de la sorte ; car, règle générale, les compagnies de chemins de fer ne sont pas portées à supprimer les stations aux endroits où il leur vient des marchandises ou des voyageurs. Je conçois fort bien que la compagnie pourrait avoir intérêt à se dispenser de tout personnel à cette station, mais, du moins, continuera-t-elle de l'utiliser comme gare pour les voyageurs ainsi que pour le chargement et le déchargement des marchandises. A tout événement, je vais me renseigner, et si la compagnie de chemin de fer est en faute, je prierai la commission d'intervenir dans la limite de ses pouvoirs.

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Lorsque l'honorable député s'est présenté à mon bureau ce matin, j'assistais à une séance d'un comité spécial de la Chambre, sans quoi j'aurais eu le plaisir de prêter l'oreille à sa demande. L'honorable député peut être sûr que, suivant mon habitude, je m'efforcerai de faire droit à sa demande.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que nous levions la séance, je désire signaler à la Chambre et au pays la lenteur avec laquelle s'expédient les affaires du Parlement. Tout le mal vient de ce que le Gouvernement, après avoir décidé qu'il y aurait une session d'automne, a fait en sorte qu'il n'y en eût réellement pas. En convoquant les Chambres dans les derniers jours de novembre, on a sauvé les apparences, et on peut prétendre à la rigueur que le Parlement s'est assemblé à l'automne ; mais à vrai dire, il ne s'est réuni qu'au commencement de l'hiver. Le Gouvernement avait peut-être de bonnes raisons pour décider qu'il y aurait une session à l'automne ; mais en retardant à ce point la date de la rentrée des Chambres, il a entravé dans une grande mesure l'expédition des affaires mêmes qui légitimaient, à ce qu'on prétendait, la convocation de cette session d'automne. Bien entendu, la Chambre ne saurait se passer de prendre congé à l'occasion des fêtes de Noël et du jour de l'an ; mais cette interruption des travaux, si peu de temps après la rentrée des Chambres, a eu le double effet de rendre les membres moins assidus à la besogne, en prévision des vacances prochaines, et d'autre part, d'empêcher le dépot des renseignements nécessaires aux membres en vue de préparer les travaux futurs. Au point où nous en sommes rendus, nous avons réussi à obtenir les réponses à un petit nombre de questions ; il a été adopté quelques motions, mais sans que les documents demandés dans ces motions aient encore été produits, et la députation n'a pas davantage reçu d'importantes pièces officielles que le Gouvernement aurait dû avoir prêtes pour distribution. Il est absolument impossible de régler la moindre question financière tant que nous n'aurons pas reçu le rapport de l'auditeur géné-

ral ; et nous n'avons pas encore reçu ce rapport. Il est vrai qu'on nous a promis qu'il serait déposé dans le cours de la présente semaine, de sorte que lorsque la Chambre se réunira de nouveau nous serons prêts à examiner les finances de l'année. Ce ne sont pas seulement les rapports du Gouvernement qui ne sont pas prêts ; ses mesures ne le sont pas davantage ; et aucune mesure importante n'a été déposée sur le bureau de la Chambre depuis l'ouverture de la session ; ou du moins, il n'a été déposé aucune mesure importante dont le Gouvernement fût prêt à aborder la discussion. Le tarif nous à été soumis ; mais aussitôt après le Gouvernement s'est aperçu que ce n'était pas le tarif qu'il se proposait de faire adopter par la Chambre, et tout a cessé de fonctionner ; on aurait dit une de ces anciennes horloges dont les rouages sont usés ; sera-t-elle jamais en état de marcher? Nous n'en savons rien, mais nous nourrissons encore l'espoir d'entendre son tic-tac après les vacances. Retard dans la convocation de la session le 22 novembre, quand elle aurait dû être fixée au 1er novembre ; retard dans le dépôt des rapports des divers départements ; retard dans la discussion de mesures importantes que le Gouvernement n'était pas prêt à aborder : cela explique pourquoi il s'est fait si peu de besogne depuis la rentrée des Chambres. Ce n'est pas que le Gouvernement ne fût pas à même de faire discuter et adopter ses mesures si seulement celles-ci avaient été prêtes, et ce n'est pas que le Gouvernement ait été entravé par l'opposition. Il suffira d'un coup d'œil jeté sur le compte rendu des Débats ou sur les Procès-verbaux pour constater que la discussion du budget qui occupe généralement un bon nombre de jours n'a pas été inutilement prolongée par l'opposition.

Il n'a fallu en effet, que dix ou douze heures de séance pour en voir la fin. Deux membres de la gauche seulement ont pris la parole en cette occasion. Puis la Chambre, sans retard, se déclara en comité pour faire l'examen des motifs du budget. Il nous suffit de quelques heures pour aborder et terminer la discussion des voies et moyens. Depuis, le Gouvernement s'est borné à marquer le pas ; on ne s'est aucunement efforcé d'expédier la besogne, et si l'on excepte les jours consacrés à l'exposé budgétaire et à la discussion des résolutions sur les voies et moyens, la Chambre a levé ses séances à six heures ou même plus tôt ; elle n'a siégé le soir que deux ou trois fois. Le Gouvernement, la Chambre et le pays feront donc bien de noter que si ostensiblement il nous a convoqués pour une session d'automne, le Gouvernement n'avait aucune mesure de prête, et comme résultat, depuis le 22 novembre nous n'avons siégé qu'à peu près soixante-six heures, ou en d'autres termes nous n'avons fait que la somme d'ouvrage qu'il était possible de faire en six jours. Ce n'est pas là traiter convenablement les membres de la députation et le public en général. Le premier ministre a commencé par nous dire que la session se terminerait au retour des rossignols. Je crains fort que sa vision de poète ne se réalise pas, et si elle ne se réalise pas, ce ne sera pas la faute de l'opposition ; du moins elle n'a rien fait jusqu'ici pour l'empêcher. Si cette prédiction ne se réalise pas, ce sera parce qu'on aura différé outre mesure de déposer les projets de loi importants, et que l'hiver sera déjà avancé, que nous serons même arrivés au printemps, avant d'avoir abordé sérieusement la besogne parlementaire. J'espère que les réflexions auxquelles nous allons pouvoir nous livrer dans le cours des vacances nous inspireront une meilleure pratique ; et qu'à notre retour nous trouverons le Gouvernement préparé à se mettre à l'œuvre sans trop de retard. N'oubliez pas qu'à notre retour nous aurons nombre de questions à examiner, nombre de renseignements à demander, renseignements qu'il nous faudra obtenir et méditer avant d'expédier les affaires. Si on nous avait mis en mesure d'exécuter un peu plus de cette besogne avant les vacances, nous aurions pu nous appliquer un peu plus tôt à cette autre tâche et arriver plus rapidement au terme de nos travaux.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député a fini en exprimant l'espoir que, lors de la reprise de nos séances, le Gouvernement aura pris de meilleures résolutions et adopté de meilleures pratiques. Le ministère ne saurait être dans de meilleures dispositions qu'il ne l'est actuellement. Quant à la pratique, il est toujours possible de l'améliorer bien qu'elle soit excellente ; la conduite des hommes est toujours susceptible d'être améliorée. En somme, l'honorable député paraît s'être montré cet après-midi trop sévère dans ses critiques. Les choses n'ont pas été plus mal à cette session-ci qu'aux autres ; tout s'est passé à peu près comme d'ordinaire. Mon honorable ami est un ancien membre du Parlement ; il a eu beaucoup d'expérience, tant comme partisan du ministère que comme membre de l'opposition, et il n'ignore pas qu'il se passe d'ordinaire trois ou quatre semaines avant que la Chambre se mette tout de bon à la besogne.

Les membres à leur arrivé ici, peut-être parce qu'ils ont perdu l'habitude de la vie parlementaire, ne semblent guère enclins à se lancer sur-le-champ dans la discussion des affaires publiques. Ces messieurs de la gauche ont inscrit au feuilleton nombre de questions et d'avis de motions. La réponse a été donnée à nombre de ces demandes. D'autres ont été appelées plusieurs jours de suite et les députés qui les avaient inscrites n'étaient pas prêts, je ne sais trop pour quelle raison ; j'imagine, toutefois, que c'est par suite de l'absence de nombre de députés qui se proposaient de prendre part au

débat. L'honorable député n'ignore pas que les lundis, mercredis et jeudis, jours consacrés aux mesures des simples députés, on a épuisé le feuilleton des ordres, et que la discussion de plus de la moitié ou des trois quarts des questions soulevées par ces députés a dû être remise à plus tard. En ce qui regarde les mesures du Gouvernement, l'honorable député prétend que sauf deux ou trois jours, la Chambre a levé sa séance à six heures. L'honorable député a-t-il calculé combien de jours le Gouvernement avait eu pour la discussion de ses mesures? Nous n'en avons pas eu plus de sept ou huit depuis le commencement de la session. Nous avons eu les mardis et vendredis, et nous sommes aujourd'hui dans la quatrième semaine de la session ; et ces jours-là, sauf deux ou trois fois, nous avons siégé très tard dans la soirée. Jamais Gouvernement n'a été aussi bien préparé que celui-ci à expédier la besogne de la session. L'honorable député devrait le reconnaître ; mais il ne le fera pas. L'exposé budgétaire a été prononcé moins d'un semaine après la rentrée des Chambres. C'est une circonstance sans précédent ; ce n'est jamais arrivé auparavant. Si je me rappelle bien, lorsque l'honorable député fut ministre des Finances, jamais il n'a prononcé son discours du budget moins de quatre ou six semaines après la rentrée des Chambre. Cette année le Parlement a été convoqué aux termes d'une nouvelle règle établissant que les sessions auraient lieu désormais à l'automne ; et comme c'était la première fois que les sessions étaient ainsi convoquées à l'automne il nous fut impossible de faire nos préparatifs aussi complets que les années précédentes. Le ministre des Finances, la session dernière, a informé la Chambre à plusieurs reprises que les députés ne devraient pas s'attendre, lorsque nous nous réunirions en novembre, à ce que le rapport de l'auditeur général fût prêt, non plus que les rapports des divers départements, car il était absolument impossible de les préparer à temps pour l'ouverture de la session. La Chambre ne saurait donc prétendre qu'elle a été prise à l'improviste. Il me semble que nous méritons plutôt des éloges pour avoir déposé sur le bureau un aussi grand nombre de rapports. Le rapport de l'auditeur général n'a pas encore été déposé ; c'est le document le plus important que la Chambre ait à discuter ; mais sur ce point, l'honorable député n'ignore pas que le Gouvernement ne saurait être tenu plus responsable que lui, car l'auditeur général n'est pas un fonctionnaire du Parlement ; nous ne saurions lui donner l'ordre de déposer son rapport, il nous faut attendre qu'il soit prêt. Le ministère s'était assez bien préparé pour le travail de la session. Nous avons déposé des mesures importantes ; nous espérons que tous nos projets de loi seront prêts lorsque nous nous réunirons de nouveau après les vacances.

Sir WILFRID LAURIER.

Nous avons déposé nombre d'états dont on avait demandé la production.

Chaque semaine nous en avons déposé plusieurs, et à cet égard je pense que nous sommes plus avancés que nous ne l'avons jamais été auparavant. Je me proposais de déposer demain encore un autre rapport, mais il n'est pas prêt ; il s'agit d'un sujet de la plus grande importance, c'est le rapport de la conférence interprovinciale. Je m'en vais en faire adresser d'avance des exemplaires aux membres de la députation ; ils les trouveront dans leurs casiers à leur retour à Ottawa. En somme, les critiques de l'honorable député ne me paraissent pas fondées ; car j'ose dire que la besogne parlementaire est aussi avancée après ces quatre semaines de session qu'elle l'a jamais été à l'expiration d'une égale période en aucune des sessions qui ont eu lieu depuis la confédération.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, monsieur l'Orateur, ce n'est guère une preuve du zèle du ministère durant les sessions antérieures. Même en tenant compte des lenteurs habituelles du Gouvernement dans la première partie des sessions, je suis persuadé qu'il lui est arrivé d'expédier la besogne un peu plus promptement que cette année. Je n'ajouterai que fort peu de chose aux observations de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ; mais je reconnais, comme lui, que le Gouvernement, surtout depuis deux semaines, ne se montre guère disposé à expédier la besogne. Au début de la session, il s'est hâté un peu plus, nous avons siégé jusqu'à neuf heures et demie ou dix heures et demie et discuté certaines mesures, notamment celles présentées par le ministre de l'Agriculture. Mais récemment, il nous est arrivé très souvent, les jours consacrés à la discussion des mesures ministérielles, de lever la séance à six heures. Je ferai observer au premier ministre qu'il se trouve nombre de mesures importantes annoncées dans le discours du trône qui ne nous ont pas encore été soumises : le bill de la représentation du Nord-Ouest ; les documents relatifs à la conférence interprovinciale dont vient de parler le premier ministre ; le texte des modifications à l'acte des élections fédérales et, je l'espère, à l'acte des élections contestées ; enfin l'acte relatif au service postal. Il est vrai que l'acte relatif aux terres fédérales a été déposé. Mais il n'est pas sous une forme consultable ; il n'est pas encore imprimé, et n'a été déposé qu'il y a deux ou trois jours. On nous avait promis une mesure au sujet des jeunes délinquants, et nous n'en connaissons pas encore la teneur. Comme la Chambre siège depuis à peu près quatre semaines, on serait porté à croire que certaines de ces mesures importantes, qui ont dû être considérées d'avance—car autrement il n'en aurait pas été question dans le discours du trône—au-

raient pu être portées à la connaissance de la députation, laquelle aurait pu s'en occuper durant les vacances. En ce qui regarde toutes ces questions que j'ai mentionnées, nous ne serons pas mieux renseignés sur les intentions du Gouvernement, lorsque nous nous réunirons de nouveau le 9 janvier, que nous ne l'étions le premier jour de la session. A ce moment, il se sera écoulé à peu près sept semaines. Or, s'il est opportun d'avoir une session d'automne, il incombe au Gouvernement de soumettre, dans le cours des deux ou trois premières semaines de cette session, le texte des mesures qu'il a évidemment considérées et qui sont mentionnées dans le discours du trône.

Je ne conçois pas que le ministère ait pu conseiller à Son Excellence de nous signaler telle ou telle mesure importante qu'il se proposait de soumettre à la Chambre, pour ensuite se déclarer incapable de déposer le texte de ces mesures avant la mi-janvier, et cela bien que la session dure depuis le 22 novembre. Ce n'est pas là, à mon avis, rendre justice à la Chambre.

Le très honorable premier ministre sait ce qui se produit dans ces circonstances. Nous passons le temps sans beaucoup de profit durant les trois premières semaines de la session ; puis, dans le cours des cinq ou six dernières semaines, on dépose des mesure d'une grande importance auxquelles la députation ne saurait plus donner l'attention qu'elles méritent, et cela parce que la session est trop avancée. Si les estimations budgétaires et les questions soulevées par l'examen du rapport de l'auditeur général ne sont portées à l'attention de la Chambre que dans le cours des dernières semaines de la session, elles ne sauraient être l'objet d'une critique sérieuse. Dans l'intérêt public, dans l'intérêt du ministère comme dans celui de l'opposition, le ministère, à mon avis, devrait s'efforcer de faire ses préparatifs à temps pour ces sessions d'automne, de manière à ce que toutes les questions dont la Chambre devra être saisie puissent être pleinement et soigneusement débattues. Je me rends parfaitement compte que nous abordons la présente session dans des circonstances qui ne se produiront peut-être plus. Comme l'exercice financier ne s'est terminé jusqu'ici que le 30 juin, le rapport de l'auditeur général ne saurait nous être remis, cette année, aussitôt que nous espérons qu'il le sera à la date correspondante des années futures. Mais on ne saurait offrir la même excuse en ce qui regarde le dépôt des mesures ministérielles, à moins que la préparation du tarif à laquelle le très honorable premier ministre prétend avoir donné tout son temps depuis six mois, ne l'ait empêché de donner à ces autres questions l'attention qu'elles méritaient. J'espère qu'on va nous communiquer le texte de toutes ces mesures annoncées dans le discours du trône, le plus tôt possible après la reprise de nos séances en janvier ; de telle sorte que la Chambre avant de se mettre à l'examen de ces mesures soit à même d'en étudier le texte, de s'en former une idée en connaissance de cause.

M. J. D. REID (Grenville) : Je désire aussi pour mon compte protester contre ce retard. Le très honorable premier ministre a affirmé que nous avons fait plus de besogne depuis le commencement de la session que dans la période correspondante d'aucune des sessions antérieures. Eh bien, voilà un grand nombre de sessions auxquelles j'assiste, et je ne suis pas de son avis. Il est vrai que le discours du budget a été annoncé, mais rien ne nous empêchait de poursuivre la discussion au sujet du tarif. Le très honorable premier ministre prétend qu'il a fullu remettre à plus tard l'appel d'avis de motion, à chacun des jours assignés aux mesures des simples députés. Je le reconnais, comme lui ; mais je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pu discuter le tarif ou quelqu'autre mesure ministérielle, les jours assignés au Gouvernement. Je suis même d'avis que le rapport de l'auditeur général aurait dû être déposé depuis longtemps.

Le premier ministre prétend que ce n'est pas la faute du Gouvernement mais de l'auditeur général, qui est un fonctionnaire de la Chambre. Mais si je suis bien renseigné, il ne saurait compléter son rapport tant que les divers départements ne lui auront pas transmis leurs comptes ; et je crains fort que les lenteurs des bureaux à cet égard ne l'aient empêché de faire la besogne aussi promptement qu'il l'aurait pu. La session dernière, le comité des comptes publics a siégé probablement un plus grand nombre de fois qu'aucune des années précédentes et les résultats font voir, je pense, que c'était absolument nécessaire. Je n'hésite pas à déclarer que si le Gouvernement fixe cette année un aussi grand nombre d'assemblées du comité des comptes publics, il sera mis au jour, pour le dernier exercice financier,—si j'en juge par les réponses faites aux questions posées au ministère,—des dépenses tout aussi extravagantes, sinon plus extravagantes que celles déjà mises au jour pour l'exercice précédent. Je crois que les prix payés pour les marchandises sont à peu près aussi élevés que ceux payés l'année précédente. J'ajouterai que lorsque je demandai au ministre des Douanes (M. Paterson) de me fournir un état des marchandises importées en franchise et de celles sur lesquelles il avait été accordé un remboursement de droits, il me remit le rapport du département. Je vois dans ce rapport que M. B. Coghlin n'a importé, dans le cours de cet exercice financier, que seize livres de marchandises, d'une valeur de soixante et quinze dollars. Et pourtant, son témoignage devant le comité des comptes publics, l'année dernière, a démontré qu'il avait importé pour des milliers de dollars en franchise. Je vois aussi par le rapport que M.

Strubbe n'aurait jamais importé d'articles en franchise et qu'il n'aurait obtenu aucun remboursement de droits. Or il a juré lui-même devant le comité des comptes publics qu'il avait importé des marchandises sans payer de droits. Je constate, en outre, que la maison F. L. Brooks n'aurait jamais importé d'articles en franchise ou pour le compte de l'Etat dans la ville de Prescott. Mais si vous vous reportez au témoignage assermenté rendu devant le comité des comptes publics, par M. Merwin (qui était la maison Brooks), vous constaterez qu'il a juré avoir importé une pompe en franchise. M. Buckley a juré qu'il avait importé son charbon sans payer de droits.

M. A. JOHNSTON : L'honorable député a déclaré que M. Buckley avait juré devant le comité des comptes publics qu'il avait importé en franchise la houille vendue par lui à l'Etat. Voudra-t-il nous citer le texte le cette déclaration qu'il attribue à M. Buckley, telle qu'on la trouve consignée au rapport.

M. J. D. REID : Je ne sais trop ce que l'honorable député me demande. Tout ce que je puis dire, c'est que dans les comptes rendus des témoignages devant le comité des comptes publics, que j'ai lu aujourd'hui, M. Buckley déclare qu'il a été importé à Prescott, pour l'usage de l'Etat, de la houille sur laquelle il n'a pas été payé de droits.

M. BRODEUR : L'honorable député se trompe. M. Buckley a déclaré que la houille avait été importée en entrepôt et qu'il avait payé les droits sur toute la houille sauf celle utilisée sur les navires de l'Etat. L'honorable député a déclaré également qu'il n'avait pas été payé de droits sur certaines marchandises importées par M. Coghlin. Celui-ci a déclaré, si je me rappelle bien, qu'il avait versé le montant de ces droits.

M. J. D. REID : Ce n'est pas mon souvenir de l'affaire en ce qui regarde M. Coghlin. Quant à M. Buckley j'ai lu cette partie de son témoignage aujourd'hui même. D'autre part, en ce qui regarde la maison F. L. Brooks, M. Merwin a juré que la pompe avait été importée en franchise à Prescott, et je sais qu'il en est ainsi. Et voici le nom de M. Strubbe inscrit comme ayant fait venir des marchandises et, je crois, sans avoir payé de droits.

M. BRODEUR : M. Strubbe a déclaré, si je ne me trompe, que sur toutes les marchandises importées par lui il avait payé les droits.

M. J. D. REID : Ce n'est pas le souvenir que j'en ai. Toutefois nous verrons bien par le texte des témoignages rendus devant le comité des comptes publics. Une chose certaine c'est qu'en ce qui regarde ces personnes il a été démontré qu'il était expédient de faire la vérification de leurs comptes. Leurs noms apparaissent dans les comptes publics du dernier exercice financier. Nous n'aurons pas communication du rapport de l'auditeur général avant de nous réunir de nouveau, le 9 janvier. Dès lors, nous ne pouvons faire l'examen minutieux de ces comptes. A mon avis,, tous les membres de la députation, qu'ils soient partisans du Gouvernement ou de l'opposition, devraient avoir communication du rapport de l'auditeur général le plus tôt possible, non seulement afin d'être en mesure de vérifier les comptes, mais afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour discuter en connaissance de cause les estimations budgétaires du prochain exercice. C'est pourquoi je proteste et je me refuse à reconnaître, comme on l'a déclaré, que nous avons expédié la besogne depuis le commencement de la session aussi promptement qu'il était possible.

(La proposition est adoptée, et la Chambre se déclare en comité des voies et moyens.)

(Le comité fait rapport de l'état de la question.)

QUESTION.

FORCE MOTRICE DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. BERGERON (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement est-il entré en négociation, verbale ou écrite, avec quelque personne ou personnes au sujet de la vente, affermage, ou aliénation du canal de Beauharnois pour l'utiliser comme force hydraulique électrique, ou autre objet ?

2. Dans l'affirmative, quand, et avec quelles personnes ?

3. Une députation du conseil de ville de Montréal a-t-elle eu une entrevue avec le premier ministre ou autre membre du Gouvernement à ce sujet ?

4. Dans l'affirmative, quelle était la demande faite par la députation, et quelle a été la réponse donnée par le premier ministre ou tout autre membre du Gouvernement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le Gouvernement a eu des pourparlers au sujet de l'aliénation de la force motrice du canal de Beauharnois.

2 et 3. Une députation de la ville de Montréal a eu une entrevue à ce sujet avec le premier ministre et quelques-uns de ses collègues.

4. La députation a demandé que l'usage de ce cours d'eau fut accordé à la ville de Montréal à des conditions raisonnables. Le Gouvernement a mis la question à l'étude.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Demande d'un état indiquant, au moyen d'un tableau comparatif, le tarif-régulateur pour voyageurs, sur l'Intercolonial pour 1904, et celui présentement en force ; ledit état devant être

tait de manière à pouvoir montrer facilement la différence entre ces deux tarifs pour les endroits suivants :—

1) De Truro,—
   (a) à Hopewell ; à New-Glasgow ; à Antigonish ; à Port-Mulgrave ; à Grand-Narrows ; à Sydney ; à Glace-Bay ; à Louisbourg ;
   (b) à Halifax ;
   (c) à Londonderry ; à Amherst ; à Sackville ; à Shédiac ; à Moncton ; au Cap-Tourmentin ;
2) De Moncton,—
   (a) à Salisbury ; à Sussex ; à Norton ; à Saint-Jean ;
   (b) à la jonction Kent ; à Weldford ; à Newcastle ; à Dalhousie ; à Campbellton ;
3) De Lévis,—
   (a) à Berthier-en-bas ; à Saint-Thomas de Montmagny ; à Sainte-Anne de la Pocatière; à la Rivière-du-Loup; à Rimouski; à Causapscal ; à la Métapédia ;
   (b) à Drummondville ; à Sainte-Rosalie ; à Montréal.—M. Ames.

Copie de tous décrets du conseil, avis d'adjudications, soumissions, cahiers des charges de toute espèce, plans, dessins, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, marchés, conventions et autres documents et papiers de toute nature concernant la construction d'une section du Transcontinental connue sous l'appellation de " District F ", depuis un point à ou près la cité de Winnipeg jusqu'à un point connu sous le nom de Peninsular-Crossing, près du point de raccordement de l'embranchement sur Fort-William du Grand-Tronc-Pacifique, distance d'environ 245 milles.—M. R. L. Borden.

Copie de tous décrets du conseil, instructions, rapports, lettres, télégrammes, correspondance et autres papiers de toute sorte, concernant les négociations relatives à la réserve sauvage des Songhees, et surtout copie de tous papiers, comme il est dit ci-dessus, concernant la récente mission de M. Pedley, aide-surintendant général des affaires des Sauvages, dans la province de la Colombie-Anglaise.—M. R. L. Borden.

Copie de tous décrets du conseil, avis d'adjudications, soumissions, cahiers des charges de toute espèce, plans, dessins, rapports, lettres, télégrammes, correspondance, marchés, conventions et autres documents et papiers de toute nature concernant la construction d'un bureau de poste dans la cité de Winnipeg depuis l'année 1900.—M. R. L. Borden.

Copie de toute correspondance entre le Gouvernement ou quelqu'un des départements et les cinq compagnies et le particulier dont les baux pour exploiter des mines par la force hydraulique ont été résiliés l'an dernier.—M. W. J. Roche (Marquette).

(Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à cinq heures et cinquante minutes de l'après-midi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 9 janvier 1907.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport de l'auditeur-général pour l'exercice expiré le 30 juin 1906, 3e vol., déposé par l'hon. M. Fielding.

Rapport annuel de la police fédérale, déposé par l'hon. M. Aylesworth.

Rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux pour l'exercice expiré le 30 juin 1906, déposé par l'hon. M. Emmerson.

Rapport du ministère de l'Intérieur pour l'exercice expiré le 30 juin 1906 et le rapport du bureau des Affaires Indiennes pour le même exercice, déposés par l'hon. M. Frank Oliver.

Procès verbal des délibérations de la conférence entre les membres du gouvernement du Canada et les membres des différents gouvernements provinciaux, tenue à Ottawa, au mois d'octobre 1906, déposé par sir Wilfrid Laurier.

1ère LECTURE

de divers projets de loi :

Le 1er (n° 37), concernant la Royal Victoria Life Insurance Company.—M. Bickerdike.

Le 2e (n° 38), concernant la Klondike Mines Railway Company.—M. Thompson.

Le 3e (n° 39), concernant la Compagnie du chemin de fer de Brockville, de Westport et du Nord-Ouest.—M. Derbyshire.

Le 4e (n° 40) concernant la Indian River Railway Company.—M. Bureau.

Le 5e (n° 41), concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.—M. Cash.

Le 6e (n° 42), constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est.—M. Lavergne (Drummond et Arthabaska).

Le 7e (n° 43), concernant la Dominion Central Railway Company.—M. Hall.

Le 8e (n° 44), concernant le Canada Central Railway Company.—M. Schell (Oxford).

Le 9e (n° 45), concernant l'Athabaska Railway Company.—M. McIntyre (Strathcona).

Le 10e (n° 46), constituant en corporation la Manitoba Radial Railway Company.—M. Bole.

Le 11e (n° 47), concernant la London and St. Clair Railway Company.—M. Calvert.

Le 12e (n° 48), concernant la Canadian Northern Railway Company.—M. Dugas.

Le 13e (n° 49), concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre.—M. Schell (Glengarry).

DEPOT D'UN BILL RELATIF AU PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. AYLESWORTH demande à déposer un projet de loi (n° 50) pour modifier l'Acte ratifiant une convention passée entre feu Sa Majesté la reine et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Quelques DEPUTES : Donnez des explications.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'explication est simplement celle-ci: une erreur de transcription dont il serait sans doute impossible de remonter à l'origine, a été commise dans l'annexe de cet acte très court qui n'est qu'une ratification du marché conclu entre les deux compagnies. Il en résulte que l'annexe qui n'est qu'une répétition du marché n'est pas conforme à l'original. L'erreur a été constatée au cours de l'arbitrage qui se poursuit actuellement entre les deux compagnies et les arbitres se sont trouvés embarrassés. Ils étaient en présence, non seulement du marché original, tel que conclu par les deux parties, mais aussi de l'Acte du Parlement, déclarant qu'un autre document, quelque peu différent, aurait force de loi entre les parties contractantes. Pour les tirer d'embarras, on n'a trouvé d'autre moyen que de modifier l'annexe de manière à le rendre conforme au véritable marché conclu, et c'est le seul objet du présent bill.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

LA REPRESENTATION DE L'ALBERTA ET DE LA SASKATCHEWAN DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Sir WILFRID LAURIER demande à déposer un projet de loi (n° 51) relatif à la répartition de la représentation de l'Alberta et de la Saskatchewan dans la Chambre des communes, et modifiant la loi concernant la représentation.

Aux termes de la loi constituant les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, après le recensement quinquennal qui devait avoir lieu en 1906, la représentation de ces deux provinces dans la Chambre des communes devait être réajustée, conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Un recensement a eu lieu qui porte la population de la Saskatchewan à 257,763 et celle de l'Alberta, à 184,349. D'après ces chiffres, la Saskatchewan doit avoir dix représentants et l'Alberta, 7, et il est devenu nécessaire de prendre des mesures à cet effet. Les annexes ont été laissées en blanc et lorsque le bill viendra en 2e délibération, je proposerai qu'il soit envoyé devant un comité de cinq membres (à moins qu'un autre nombre ne soit proposé) qui sera chargé de préparer les annexes.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

QUESTIONS.

TRANSPORT DU COURRIER A L'EST DE TORONTO.

M. MACDONELL demande :

1. Quels chemins de fer transportent le courrier à l'est de Toronto, chaque jour ?
2. Quel est le coût approximatif de ce service ?
3. A quelle heure les premiers trains-poste quittent-ils Toronto, vers l'est, chaque matin?
4. Le Gouvernement pourrait-il établir un service de trains-poste de Toronto vers l'est, plus matinal chaque jour?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Le courrier entre Toronto, Montréal et Ottawa est transporté par le G. T. R. et le C. P. R.
2. Le transport du courrier entre Toronto, Montréal et Ottawa et entre Montréal, Ottawa et Toronto, coûte $117,696.54.
3. A sept heures et quarante-cinq minutes du matin, le G. T. R. et à neuf heures et quinze minutes, du matin, le C. P. R.
4. Le département des Postes expédie le courrier par les premiers trains en partance.

L'ALCOOL DENATURE.

M. GANONG (par M. Taylor) demande :

1. En quelle année le Gouvernement a-t-il commencé à faire de l'alcool dénaturé ?
2. Quelles quantités ont été vendues chaque année et à quels prix ?
3. Pour quelles fins ces ventes ont-elles été faites ?
4. Quel est le prix actuel de cet alcool ?

L'hon. M. TEMPLEMAN :

1. Durant l'exercice 1888-89.
2.

	Gallons.	Prix.
1888-89	42,054.88	$1.40
1888-89	16,598.64	1.60
1889-90	13,592.41	1.40
1889-90	17,254.68	1.30
1889-90	9,960.76	1.20
1889-90	3,230.04	1.28
1889-90	728.37	1.18
1889-90	21,871.05	1.60
1890-91	46,172.13	1.20
1890-91	6,647.90	1.18
1890-91	22,136.48	1.60
1891-92	46,139.55	1.20
1891-92	8,373,02	1.18
1891-92	22,474.72	1.60
1892-93	49,825.65	1.20
1892-93	8,800.22	1.18
1892-93	22.819.80	1.60
1893-94	44,835.27	1.10
1893-94	200.00	1.00
1893-94	7,373.15	1.08
1893-94	22,251.34	1.50
1894-95	42,348.80	1.10
1894-95	8,919.74	1.08
1894-95	21,861.54	1.50
1895-96	43,477.68	1.10
1895-96	7,725.48	1.08
1895-96	21,764.89	1.50
1896-97	40,488.21	1.10
1896-97	8,674.11	1.08
1896-97	21,699.28	1.50
1897-98	48,324.01	1.10
1897-98	10,135.29	1.08
1897-98	32,415.54	1.50
1898-99	42,718.93	1.10

1898-99	11,329.22	1.08
1898-99	15,850.21	1.50
1899-00	640,000.00	1.00
1899-00	8, 171.31	1.08
1899-00	30,605.89	1.10
1899-00	10,622.72	1.50
1900-01	11,107.28	1.08
1900-01	36,269.81	1.10
1900-01	9,640.34	1.50
1901-02	12,284.43	1.08
1901-02	32,096.46	1.10
1901-02	7,197.65	1.50
1902-03	13,588.51	1.08
1902-03	35,814.09	1.10
1902-03	7,537.59	1.50
1903-04	12,193.25	1.08
1903-04	34,196.54	1.10
1903-04	6,557.89	1.50
1904-05	11,221.89	1.08
1904-05	35,327.19	1.10
1904-05	5,980.24	1.50
1905-06	9,822.14	1.08
1905-06	34,525.59	1.10
1905-06	5,924.48	1.50

3. Pour être employé dans la fabrication des vernis, de la laque, des chapeaux, des bois teints, des savons, des matières polissantes, des pinceaux, des peintures, des substances photographiques, des objets en laque, des cadres de tableaux, des cirages pour le cuir et les chaussures, des encres, des colles liquides, des ciments, pour des fins scientifiques et chirurgicales, pour les préparations anatomiques, pour la préservation des objets dans les musées, pour dégeler les conduites à gaz et autres, etc., etc.

4. Qualité n° 1, 0.70 cents ; qualité n° 2, 0.80 ; qualité n° 2 colorée, 0.65 cents.

TRAITEMENT DE LA NATION LA PLUS FAVORISEE.

M. MONK demande :

1. De quels pays étrangers le Canada a-t-il actuellement le traitement de la nation la plus favorisée ?

2. Avec quels pays, depuis 1897, le Canada a-t-il perdu les privilèges de tels traitements?

3. Des mesures ont-elles été prises, et lesquelles, pour arriver à une entente commerciale entre l'Italie et le gouvernement du Canada, depuis qu'un rapport a été présenté au Parlement, sur ce sujet, le 23 mai 1901?

L'hon. M. FIELDING :

1. Sa Majesté a conclu des traités avec les pays suivants, par lesquels le traitement de la nation la plus favorisée est garanti au Canada : la république Argentine, la Bolivie, l'Autriche-Hongrie, la Colombie, la Coré, le Danemark, la France, la Libéria, le Maroc, le Maskat, la Perse, le Salvador, la Suède, le Congo, le Venezuela. Sa Majesté a aussi conclu un traité ou des arrangements commerciaux avec l'Espagne, mais il existe des doutes quant à ses effets à l'égard du Canada. Le Canada jouit aussi du traitement de la nation la plus favorisée au Japon, et a le bénéfice du tarif de préférence accordé aux colonies qui font partie de la convention de l'union douanière sud-africaine. Le Canada participe aussi au tarif de préférence de la Nouvelle-Zélande.

2. Le Canada ne jouit pas du traitement de la nation la plus favorisée en Allemagne, ce dernier pays nous ayant privé de ce privilège à la suite du traitement de faveur que nous avons accordé à l'Angleterre.

3. Pendant le travail de revision du tarif canadien, nous avons considéré qu'il n'y avait pas lieu de hâter la conclusion de nouveaux arrangements commerciaux avec les pays étrangers.

PRIMES SUR LES IMMIGRANTS.

M. URIAH WILSON demande :

1. Sur quel nombre d'immigrants venus d'Europe au Canada en 1904, 1905 et 1906, respectivement, des commissions ou primes ont-elles été payées à des agents, combien par tête, et quel a été le montant total ?

2. Quel nombre de ces immigrants venait des pays où la 'North Atlantic Trading Company" conduisait ses opérations, quel prix par tête a été payé à la dite compagnie pour ces immigrants, et quel a été le montant total?

3. Sur quel nombre d'immigrants de la Grande-Bretagne et de l'Irlande des commissions ou primes ont-elles été payées en 1904, 1905 et 1906, combien par tête, et quel a été le montant total ?

L'hon. M. OLIVER :

1. En 1904, 10,664 ; £1 par tête. Total payé, £10,664. En 1905, 10,662, à £1 par tête ; total payé, £10,662. En 1906, (de janvier à avril) 2,475, à £1 par tête ; total payé, £2,475.

2. Tous venaient des pays dans lesquels la North Atlantic Trading Company conduisait ses opérations. Total, £23,801.

3. Pour les immigrants arrivés en 1904, des primes ont été payées pour 14,047 adultes et 1,365 enfants, soit un total de £5,425. En 1905, £5,682 10s. pour 13,322 adultes et 1,851 enfants. En 1906 (avant le 1er octobre) £11,462 16s. pour 14,088 adultes et 2,776 enfants.

Avant le 1er avril 1906, la prime était de 7s. pour chaque immigrant âgé de plus de 12 ans, et de 3s. pour ceux âgés de moins de 12 ans. A l'Armée du Salut et à certaines autres sociétés, on a accordé une prime additionnelle de 5s. par adulte et de 2s. 6d. par enfant. Depuis le 1er avril 1906, la prime est uniformément de £1 pour les immigrants de 18 ans et plus et de 10s. pour les immigrants âgés de moins de 18 ans, et les conditions d'admissions sont beaucoup plus sévères.

EXPORTATIONS EN ALLEMAGNE.

M. LALOR (par M. Taylor) demande :

Quel a été le montant de notre commerce d'exportation avec l'Allemagne chacune des années de 1900 à 1906, inclusivement ?

L'hon. M. PATERSON :

Le total des exportations du Canada en Allemagne, pendant les années susmentionnées, a été comme suit :

1900	$1,715,903
1901	2,141,552
1902	2,692,578
1903	2,097,699
1904	1,819,223
1905	1,146,654
1906	1,872,557

BUREAU DE POSTE DE GALT.

M. LENNOX demande :

1. Quelles personnes ont soumissionné pour faire les changements et améliorations au bureau de poste de Galt et pour fournir l'ameublement, etc., nécessaire ?

2. Quels sont les prix mentionnés dans les diverses soumissions ?

3. Qui a obtenu l'entreprise, et à quel prix ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) :

1. Une seule réponse a été reçue à la demande de soumissions, celle de M. Archibald McAuslan.

2. $6,650.

3. L'entreprise a été accordée à M. McAuslan, pour $6,550.

EDIFICE PUBLIC DE LACHUTE.

M. PERLEY demande :

1. Quelle est la cause du retard apporté à la construction de l'édifice public à Lachute, Québec ?

2. Des plans ont-ils été préparés pour cet édifice ?

3. Quand le Gouvernement se propose-t-il de commencer les travaux ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) :

1. Dans tous les cas de cette nature, il y a toujours certains travaux préliminaires à exécuter, tels que le choix de l'emplacement, l'arpentage du terrain, la discussion des détails d'aménagement avec le département des Postes, etc. Les mêmes retards se sont produits à l'égard de beaucoup d'autres travaux pour lesquels des crédits ont été votés par le Parlement.

2. Oui.

3. Le département espère demander des soumissions bientôt.

DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE DE STONEFIELD.

M. PERLEY demande :

1. Qui était directeur du bureau de poste à Stonefield, Québec, le 1er janvier 1906 ?

2. Quand a-t-il quitté cet emploi ?

3. A-t-il démissionné ou a-t-il été destitué ?

4. S'il a été destitué, pour quelle raison l'a-t-il été ?

L'hon. M. LEMIEUX (ministre des Postes) :

1. M. D. V. Cameron.

2. Il a envoyé sa démission le 21 juin 1906. Le bureau a été confié à son successeur le 10 juillet 1906.

3 et 4. La réponse à la deuxième question répond à celles-ci.

DROITS SUR LA LAINE.

M. M. S. McCARTHY demande :

1. Quels droits ont été imposés par le tarif canadien de 1897 ou par quelque amendement à ce tarif, sur les laines de peigne de Leicester, Cotswold, Lincolnshire, Southdown comme en produit le Canada ?

2. Quel nombre de livres desdites espèces de laine, respectivement, a été importé en Canada depuis que ledit tarif de 1897 est devenu en

vigueur, et quel montant de droits a été perçu sur ces produits en vertu de ce tarif ?

3. Des droits de douane sur quelques-uns de ces produits durant une partie de la même période, et laquelle, ont-ils été remis ? Dans l'affirmative, pour quelle raison et en vertu de quelle autorité ?

L'hon. M. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Le tarif général de 1897, impose un droit de 3 cts par livre, sur les produits ci-dessous : laine de peigne de Leicester, Cotswold, Lincolnshire, Southdown, et aucun changement n'a été fait, avant la fin de l'exercice de 1906.

2.

—	Livres.	Valeur.	Droits perçus.
		$	$ cts.
1898	201	18	6 03
1899	6	6	0 14
1900	..	..	
1901	..	..	
1902	..	..	
1903	..	..	
1904	..	..	
1905	69	43	1 58
1906	..	..	
Total	276	67	7 75

3. Il n'y a eu aucune remise de droits de douane sur aucun de ces produits durant la période mentionnée.

LE FUSIL ROSS.

M. BERGERON demande :

1. Combien de fusils la compagnie des fusils Ross avait-elle livrés au Gouvernement le 1er janvier 1906 ?

2. Quel montant le Gouvernement avait-il payé pour lesdits fusils à ladite date ?

3. Ces armes ont-elles été fournies en vertu d'un contrat, et quelle est la date dudit contrat ? Quel nombre de fusil était mentionné dans le contrat ?

4. Quel nombre de fusils Ross le Gouvernement a-t-il reçu de janvier à mars 1906, et quel montant le Gouvernement a-t-il payé à ladite compagnie jusqu'à cette dernière date ?

5. Quel montant d'argent a été payé par le Gouvernement pour des fusils Ross, n° 1, pour (a) le département de la Marine ; (b) pour la police à cheval ; (c) pour le département de la Milice ?

6. Quel montant a été payé par le Gouvernement pour le fusil n° 2 pour (a) le département de la Marine; (b) pour le département de la Milice ; (c) pour le département de la Justice ?

7. Quel est le coût du fusil Ross ?

8. Quel est le coût du fusil Lee-Enfield?

9. Est-il vrai que par un ordre du département de la Milice du 22 août 1906, il a été défendu de se servir de cartouches en usage dans les salles de tir pour les fusils Ross n° 1 et n° 2 ? Et dans l'affirmative, pour quelle raison ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. 6,500. 20,500 ont été livrés avant le mois de novembre 1906.

2. $162,500.

3. Oui. Le contrat est daté du 27 mars 1902, pour 12,000 fusils et de plus pour "tous les fusils dont le Gouvernement pourra avoir besoin, pendant la durée dudit contrat."

4. (a) 4,000. (b) La somme totale payée à la compagnie de fusils Ross, y compris les sommes payées pour les fusils livrés et les avances faites aux termes du contrat sur travaux en cours, jusqu'au mois de mai 1906, est de $736,817.40.

5. (a) $12,500. (b) $25,000, (c) $150,000.

6. (a) $100,000. (b) département de la Marine, rien, (c) ministère de la Justice, $300.

7. $25.

8. Le fusil réglementaire de l'armée anglaise, dernier modèle (le Lee-Enfield court), acheté du War Office, coûte approximativement $24, rendu ici, et franc de droit. Ce prix ne comprend pas le loyer du terrain, l'intérêt sur le capital, et autres charges et risques dont sont exemptes les fabriques de l'Etat.

D'après un calcul fait par le gouvernement anglais, les fusils achetés dans le commerce ordinaire, coûtent environ 44 p. 100 de plus que ceux qui sont fabriqués à la Royal Small Arms Factory. Environ la moitié des fusils dont ont besoin le bureau de la guerre et les Indes, est achetée à l'industrie privée.

Le secrétaire du département de la Défense d'Australie, dans un rapport officiel fait à son ministre, au mois de décembre dernier, dit que le département de la Défense paie £5, 9s. 3d. ($26.58½) pour ses fusils. On ignore si cette somme comprend les charges ordinaires du bureau de la guerre pour l'emballage et le transport.

Ce sont là les seuls renseignements que le ministère possède sur le sujet.

9. Oui. Nous avons dû interdire l'usage des cartouches à tir réduit avec le fusil Ross modèle II (et non le modèle I) par suite d'une modification au tonnerre de l'arme qui permettait l'échappement du gaz. Le directeur général les magasins étudie en ce moment un moyen d'obvier à l'inconvénient, mais il est trop tôt pour dire ce que sera ce moyen. On ne se sert des cartouches pour tir réduit que pour le tir à faible distance ; jamais on ne les utilise sur les champs de tir ou dans le service actif.

LES AGENTS DU GOUVERNEMENT EN GRANDE-BRETAGNE ET EN IRLANDE.

M. URIAH WILSON demande :

1. Combien le Gouvernement canadien a-t-il d'agents en Grande-Bretagne et en Irlande, recevant des appointements réguliers ? Quels sont leurs noms et leurs fonctions ? Où demeurent-ils ? Quels sont leurs appointements respectifs ?

2. Combien le Gouvernement canadien a-t-il d'agents, en Grande-Bretagne et en Irlande, qui ne touchent que des commissions ? Quels sont leurs noms et leurs fonctions ? Où demeurent-ils ? Quelle commission est payée à chacun d'eux ?

3. Qu'ont coûté ces agences au gouvernement canadien, au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1906 et à venir jusqu'au 1er décembre 1906, des chefs suivants : (a) loyer de maisons et de bureaux ; (b) frais de déplacement ; (c) publicité ; (d) autres dépenses de toute nature ?

4. Quel a été le chiffre total des dépenses de ces agences au cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier et à venir jusqu'au 1er décembre 1906 ?

Sir WILFRID LAURIER : Je vais répondre au nom de mon honorable collègue du Commerce.

1. Quatre agents de commerce : P. B. Ball, à Birmingham (Angleterre), aux appointements de $3,000 par année ; P. B. MacNamara, à Manchester (Angleterre), aux mêmes appointements ; J. B. Jackson, à Leeds et à Hull (Angleterre), aux mêmes appointements ; W. A. MacKinnon, à Bristol (Angleterre), aux mêmes appointements.

2. Aucun.

3.

Chefs de dépense.	Exercice expiré le 30 juin 1906.	Du 1er juillet au 1er décembre 1906.
	$ cts.	$ cts.
(a) Loyer de bureaux.....	1.336 43	517 65
(b) Frais de déplacement..	542 61	361 12
(c) Publicité	.....	.....
(d) Divers.	4,545 67	1,954 41
	6,424 71	2,833 18

4. Les dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1906 ont été, en tout, de $18,424.71, et pour les cinq mois compris entre le 1er juillet et le 1er décembre 1906, elles se sont chiffrées à $7,833.18.

L'hon. M. OLIVER : Voici la réponse que j'ai à donner en ce qui concerne le département de l'immigration.

1. Le service de l'immigration comprend huit agents.

Noms.	Endroits.	Appointements annuels.
		$ cts.
J. Bruce Walker..	Londres, Angl.....	3,000 00
A. F. Jury.....	Liverpool, Angl.....	2,000 00
G. H. Mitchell...	Birmingham, Angl..	1,400 00
H. O. Chapman..	Bureau principal Londres, Angl....	1,500 00
John Webster....	Glasgow, Ecosse	1,800 00
J. Edgar.....	Glasgow, Ecosse ..	1,825 00
H. M. Murray...	Cardiff, pays de Galles.....	1,500 00
E. O'Kelly.....	Belfast, Irlande.....	2,000 00

M. Walker est chargé de surveiller les travaux des autres agents et de veiller, tant en Grande-Bretagne que sur le continent européen, aux intérêts généraux du Canada en matière d'immigration. Quant aux autres agents, ils ont mission de répandre

des brochures, de faire des conférences et de la propagande, et d'une manière générale, de favoriser l'envoi au Canada d'immigrants recommandables. En certains cas ils nous tiennent aussi lieu d'agents commerciaux.

2. Le département de l'immigration n'a pas, ni en Grande-Bretagne ni en Irlande, d'agents payés au moyen de commissions. Quant aux agents de billets nommés par les compagnies de paquebots et auxquels ces dernières paient des appointements ou une commission, ou les deux à la fois, le gouvernement canadien leur fait une certaine remise sur chaque immigrant qu'ils envoient au Canada. Cette remise est de £1 par tête.

3.

Chefs de dépense.	Exercice expiré le juin 30, 1906.	5 mois expirés le nov. 30, 1906.
	$ cts.	$ cts.
a Loyer de bureaux.....	9,317 00	2,046 00
b Frais de déplacement ...	6,761 00	1,542 00
c Publicité.	5,754 00	2,309 00
d Divers.....	32,955 00	11,845 00

4. Les dépenses de l'exercice expiré le 30 juin 1906 ont été, en tout, de $75,200, et pour les cinq mois finissant le 30 novembre dernier, elles se sont chiffrées à $24,600.

RELATIONS DOUANIERES AVEC L'ALLEMAGNE.

M. ARMSTRONG demande :

1. Depuis que l'Allemagne a établi un tarif maximum à l'égard des marchandises de provenance canadienne, c'est-à-dire de 1898 à mars 1906, les droits perçus en vertu de ce tarif ont-ils excédé ceux qui ont été perçus sur les produits semblables exportés par les Etats-Unis en Allemagne ?

2. A quels pays autres que le Canada a-t-on imposé un tarif aussi élevé à l'égard des marchandises importées en Allemagne ?

L'hon. M. FIELDING :

1. Pour une partie de la période comprise entre les dates ci-dessus, il y a vraisemblablement lieu de donner une réponse affirmative en ce qui concerne certains articles déterminés dans les conventions douanières intervenues entre les Etats-Unis et l'Allemagne.

En vertu du tarif qui prévalait alors, de même que sous l'empire de celui qui prévaut actuellement, " l'Allemagne se trouve liée par des conventions qui donnent plein effet dans le tarif actuel aux droits spéciaux connus sous le nom de droits conventionnels. Ces droits... s'appliquent aux produits provenant des nations comprises dans les traités, c'est-à-dire des nations avec lesquelles l'Allemagne a conclu des traités de commerce spéciaux, ainsi que des pays bénéficiant de la clause de la nation la plus favorisée ou qui, en d'autres termes, avaient conclu des traités avec l'Allemagne, se trouvait " la Grande-Bretagne, y compris ses colonies et ses possessions d'outre-mer."

A la suite de la dénonciation du traité avec l'Allemagne, il fut conclu un arrangement provisoire par lequel on continuait de conférer les avantages accordés à la nation la plus favorisée dans les termes suivants qui furent portés à la connaissance du public : " A partir du 1er juillet 1899, le Bundesrath est autorisé à conférer, et cela jusqu'au 30 juillet 1900, aux sujets et aux produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ainsi qu'à ceux des colonies et des possessions britanniques au-delà des mers, tous les avantages que l'Allemagne accorde aux sujets et aux produits de la nation la plus favorisée."

Après le 30 juillet 1900, le conseil fédéral décida de continuer de conférer jusqu'à nouvel ordre aux sujets et aux produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ainsi qu'à ceux des colonies et des possessions britanniques au-delà des mers,—le Canada et la Barbade exceptés,—tous les avantages que l'Allemagne accorde aux sujets ou citoyens et aux produits de la nation la plus favorisée.

Le 10 juillet 1900, l'Allemagne et les Etats-Unis conclurent un traité de commerce portant entre autres choses : " L'abaissement des droits effectué en vertu des traités intervenus de 1891 à 1894 entre l'Allemagne, d'une part, et la Belgique, l'Italie, l'Autriche, la Hongrie, la Roumanie, la Russie, la Suisse et la Serbie, d'autre part " ... Il semble donc s'ensuivre qu'abstraction faite de la surtaxe dont l'Allemagne autorisait l'imposition sur les produits canadiens, ceux-ci furent assujettis à des droits plus élevés que ceux de provenance américaine ; mais cette surtaxe ne s'appliquait, et seulement depuis le 30 juillet 1900, qu'aux articles déterminés par la convention.

2. A tous les pays, excepté ceux qui avaient conclu des arrangements avec l'Allemagne et dont la liste corrigée fut publiée le 26 mai 1898. Elle se lit ainsi :

La liste des pays jouissant du traitement accordé à la nation la plus favorisée est modifiée comme suit :

" La république Argentine, la Belgique, le Chili, le Danemark, l'Equateur, l'Egypte, la France (y compris ses colonies, ses possessions d'outre-mer et la principauté de Monaco), la Grèce, la Grande-Bretagne (y compris ses colonies et ses possessions d'outre-mer), le Guatemala, les îles Hawaï, le Honduras, l'Italie (y compris la République de Saint-Martin), la Colombie, la République de Libéria, Madagascar, le Maroc, le Mexique, le Nicaragua, les Pays-Bas (y compris leurs colonies et leurs possessions d'outre-mer), l'Autriche-Hongrie (y compris les territoires de la Bosnie et de l'Herzégovine inclus dans la circonscription douanière, ainsi que la principauté de Lichtenstein), l'Etat libre d'Orange, le Paraguay, la Per-

se, la Roumanie, la Russie, la République de Salvador, la Suède et la Norvège, la Suisse, la République Sud-africaine (Transvaal), la Turquie (y compris la Bulgarie et la Roumélie-Orientale), la Tunisie, les Etats-Unis d'Amérique, le Zanzibar, les territoires allemands non compris dans la circonscription douanière, les colonies de l'Allemagne et les pays placés sous son protectorat."

CHEMIN DE FER ENTRE MADOC ET ELDORADO.

M. NORTHRUP demande :

1. Une partie quelconque de la subvention accordée par le Gouvernement à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer pour la construction d'une ligne entre Madoc et Eldorado, comté de Hastings, a-t-elle été payée après la construction de ladite ligne ?

2. Dans l'affirmative, le paiement a-t-il été effectué dans le but d'aider à l'exploitation de ladite ligne ? Si non, pourquoi ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Non.

2. La subvention a été payée dans le but de pourvoir à la construction du chemin de fer.

JOHN O'ROURKE.

M. FOWLER (par M. Lancaster) demande:

1. Un nommé John O'Rourke a-t-il été mis en état d'arrestation sur la demande du ministère des Chemins de fer ?

2. Quelle accusation pèse sur lui ?

3. Où en est actuellement rendu l'affaire ?

4. L'accusé est-il encore en prison ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Non ; John O'Rourke n'a pas été mis en état d'arrestation sur la demande du ministère des Chemins.

2, 3 et 4. Réponse au n° 1.

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL— ACHAT DE TERRAINS A MONCTON.

M. CROCKETT demande :

Des terrains ont-ils été achetés ou retenus à Moncton ou aux environs pour le compte du Transcontinental ? Dans l'affirmative, où ces terrains sont-ils situés, sur combien de lots distincts et séparés portent les transactions, quelle est l'étendue de chacun des lots, quand et de qui ont-ils été achetés, et quel prix a-t-on payé dans chaque cas ?

L'hon. M. EMMERSON :

Il n'a été acheté ni retenu par convention de terrains à Moncton ou aux environs pour le compte du chemin de fer Transcontinental national.

ACHAT DE TERRAINS A MONCTON POUR L'INTERCOLONIAL.

M. CROCKETT demande :

1. Quels terrains ont été achetés ou retenus en vertu de l'Acte des subsides de 1906, article intitulé: "Ateliers de locomotives et de wagons, et achat de terrains à Moncton" ?

2. Où ces terrains sont-ils situés, sur combien de lots portent les transactions, quelle est la superficie approximative de chacun des lots, quand et de qui ont-ils été achetés, et quel prix a-t-on payé dans chaque cas ?

L'hon. M. EMMERSON :

1 et 2. Voici les renseignements qui se rattachent à l'achat des terrains devant servir d'emplacement aux nouveaux ateliers et à la nouvelle cour. Ces terrains sont situés à environ un mille de la station de Moncton, sur la ligne principale du nord.

N°	Date, 1906.	Propriétaire.	Acres.	Bâtiments.	Somme payée.
					$ cts.
1	15 mai	Sames.E. Weldon	70·79	Maison et grange	4,500 00
2	5 avril	Margaret Dickie	10·57	" "	1,528 00
3	5 mai	Agnes McDougall	10·04		750 00
4	5 "	Isabella McDougall	10·00	Maison et grange	2,300 00
5	5 "	Howard Trites	10·26	" "	1,213 00
6	5 "	Alex. McDougall	10·06	Maison	903 00
7	5 "	L'hon. D. L. Hannington, administrateur de la succession Charles Jones	61·22		4,897 00
8	19 "	Peter McKenna	13·43	Maison et grange	4,317 40
9	21 "	Théodore Dupuis	14·66	" "	3,438 00
10	20 juin	Succes. Hoohlan	3·28	Maison	2,050 00
11	19 mai	John McGuigan	1·66	Maison et grange	1,100 00
12	8 "	Jane Mary Jones	55·73		3,901 10
13	4 juin	Cie des terres de Moncton	2 22		444 00
14	13 août	Florence M. Somers	2·00		100 00
15	6 juin	Delancey M. Wilbur	4·15		1,200 00
			280·07		32,643 40

Remarque: Le paiement du N° 14 et de partie du n° 10 (140) a été effectué au cours de l'exercice 1906-07 et porté au débit du compte des ateliers des locomotives et des wagons, ainsi que des terrains achetés à Moncton.

Tous les autres paiements avaient été faits en 1905-6 et portés au débit du compte des installations nouvelles à Moncton.

ACHAT DE BESTIAUX POUR LES INDIENS.

M. HERRON demande :

1. Qui a fourni en 1906 les bestiaux aux agences du Sang et des Piégans ?
2. Combien a-t-il été fourni de taureaux, quel en est l'âge et quel prix les a-t-on payés ?
3. Combien a-t-il été fourni de génisses, quel en est l'âge et quel prix les a-t-on payées ?
4. Ces animaux ont-ils tous été achetés dans l'Alberta et la Saskatchewan ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Les génisses ont été achetées de J. G. Christie, de Stapleton Bos., et de H. J. Mackie ; les taureaux, à la vente annuelle faite à Calgary par l'association des éleveurs de bestiaux de l'Alberta.

2. 40 taureaux âgés de 2 ans et demi à 3 ans et demi ; prix moyen : Shorthorns, $95.26 Herefords, $126.41.

3. 263 génisses d'un an et de deux ans. Les génisses d'un an ont été payées $19, et celles de deux ans, $23.

4. Oui.

NOUVELLES INSTALLATIONS DE CHEMIN DE FER A SAINTE-FLAVIE.

M. BERGERON demande :

1. Quelle est la nature et quelle est l'importance des installations nouvelles de l'Intercolonial faites à Sainte-Flavie depuis le 1er juillet 1906 ?
2. Quelles sont les autres améliorations que le gouverenement projette de faire au même endroit au cours de l'exercice 1907-08 ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. De nouvelles voies de garage qui ont déjà occasionné une dépense de $15,448.76.

2. Le budget principal de 1907-08 comprend un crédit de $21,500 destiné aux améliorations suivantes :

Un cendrier.
Un appareil à manœuvrer le charbon.
De nouvelles voies de garage.

DEPENSES RELATIVES AUX CHEMINS DE FER A LA RIVIERE-DU-LOUP.

M. BERGERON demande :

1. Quel a été le coût total imputable sur le capital, depuis le 1er janvier 1905 jusqu'à ce jour, de la remise à locomotives, des ateliers, etc., construits à la Rivière-du-Loup ?
2. Combien en coûtera-t-il encore pour terminer les travaux en cours d'exécution en cet endroit-là ?
3. Quelles sont les autres améliorations que le Gouvernement projette de faire au même endroit au cours de l'exercice 1907-08 ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. $92,510.59.

2 et 3. Le budget principal de 1907-08 comprend un crédit de $99,500 destiné aux améliorations suivantes à être effectuées à la Rivière-du-Loup :

Appareil à manœuvrer le charbon.
Appareil pour transporter le sable et les cendres.
Construction de magasins et de bureaux.
Construction d'un atelier des machines et d'une chambre des chaudières.
Un cendrier.

AMELIORATIONS A LA JONCTION DE LA CHAUDIERE.

M. BERGERON demande :

1. Combien a coûté jusqu'à ce jour la remise à locomotives de la Jonction de la Chaudière, et combien en coûtera-t-il encore pour terminer les travaux ?
2. Quelles autres améliorations sont actuellement en cours d'exécution ou doivent être faites à cet endroit ?
3. La construction de la remise à locomotives a-t-elle été donnée à l'entreprise ? Dans l'affirmative, quel est l'entrepreneur et quel est le prix d'adjudication ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. $59,609 jusqu'à ce jour. Il faudra pourvoir la remise à locomotives d'un plancher dont le coût est estimé à $3,800.

2. Le budget principal de 1907-08 comprend un crédit de $66,800 destiné aux améliorations suivantes :

Un cendrier.
Un aqueduc.
Un appareil à manœuvrer le charbon.
La pose d'un plancher dans la remise à locomotives.
La construction d'un magasin et d'un bureau.
La construction de nouvelles voies de garage.
L'agrandissement de la remise à locomotives.

3. Oui ; l'entreprise à été adjugée à Joseph Gosselin au prix de $44,200. L'entreprise de l'annexe de la remise à locomotives a aussi été adjugée à Joseph Gosselin au prix de $8,495.

NOUVELLES INSTALLATIONS DE CHEMIN DE FER A DRUMMONDVILLE.

M. BERGERON demande :

1. Quelle est la nature et quel est le coût des installations nouvelles de l'Intercolonial faites à Drummondville depuis le commencement de l'exercice 1906-07 ?
2. Quelles sont les améliorations que le Gouvernement projette de faire exécuter au cours de l'exercice 1907-08 ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Appareil de chauffage pour la station, nivellement de la cour et construction d'un quai, $2,937.35.

2. Le budget principal de 1907-08 comprend un crédit de $20,000 destiné aux améliorations suivantes :

Amélioration de l'aqueduc.
Appareil à manœuvrer le charbon.
Appareil à transporter le sable et les cendres.
Contruction d'un quai en béton et de nouvelles voies de garage.

NOUVELLES INSTALLATIONS DE CHEMIN DE FER A SAINTE-ROSALIE.

M. BERGERON demande :

Quelle est la nature des installations nouvelles que le Gouvernement projette de faire faire au cours de l'exercice 1907-08.

L'hon. M. EMMERSON : Le budget principal de l'exercice 1907-1908 comprend un crédit de $13,000 destiné aux améliorations suivantes à être exécutées à Sainte-Rosalie :

Etablissement d'une cour d'une capacité de 200 voitures.

Construction d'une remise pour quatre locomotives.

Achat d'autres terrains.

CONTRIBUTION SPECIALE DES RECEVEURS DE LA POSTE.

M. CHISHOLM demande :

Quelle somme le Gouvernement a-t-il reçue des receveurs de la poste de chacune des provinces du Canada, à titre de répartition spéciale ? Quelles sommes les receveurs de la poste de chaque province ont-ils fait perdre au Gouvernement? Quelle somme provenant de cette source le gouvernement a-t-il actuellement en sa possession, et quel emploi compt-t-il faire de l'excédent, s'il en est ?

L'honorable M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Il est impossible de répondre à la question telle qu'elle est posée, vu que la comptabilité de ce fonds spécial est tenue pour le Canada en général en non pour chaque province en particulier.

Les contributions ont rapporté, depuis que le fonds est établi, $90,246.56, et les receveurs de la poste ont fait perdre au Gouvernement une somme totale de $4,346.16. Il reste au crédit de ce fonds $92,708.61. Cet argent reste à la disposition du Gouvernement pour garantir le remboursement des pertes qui pourraient survenir non seulement du chef des receveurs de la poste, des employés de la poste dans les villes et des courriers sur chemins de fer, mais aussi par la faute des entrepreneurs de courrier manquant à leurs obligations.

PORT DES PERIODIQUES ANGLAIS.

M. THOMAS CHISHOLM demande :

1. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il reçu du gouvernement britannique ou de M. Sidney Buxton, directeur général des Postes de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, certaines propositions aux fins d'accorder aux éditeurs de périodiques anglais un traitement plus satisfaisant au Canada ?

2. Dans l'affirmative, de quelle nature sont ces propositions ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Oui.

2. Vu les négociations actuellement en cours, il ne serait pas opportun de rendre publique la nature des propositions soumises.

M. T. A. BRICK ET LE DENOMBREMENT DE L'ALBERTA.

M. AMES demande :

1. M. E. W. Brick, député de Peace-River à l'assemblée législative, a-t-il été employé au recensement provincial dans l'Alberta ? Dans l'affirmative, quel district lui a été assigné ?

2. Son rapport a-t-il été reçu et accepté par le département ?

3. Quelle rémunération a-t-il reçue pour les services rendus ?

4. Quel a été le montant total de ses dépenses payées par le Trésor ?

L'hon. M. FISHER :

1. Le département a retenu les services de M. T. Allan Brick, non pas E. W. Brick, député, pour faire le dénombrement de la province de l'Alberta en 1906.

2. On lui a assigné le sous-district n° 1 du district du dénombrement de l'Alberta-nord.

3. Le département a reçu et accepté les rapports et les états qu'il a envoyés.

4. Il a reçu $3.00 par jour pour 52 jours de travail.

5. Les dépenses qu'il a faites et que le Trésor fédéral a acquittées se sont élevées à $479.00. Dans ce montant se trouvent compris les salaires de deux aides ou guides et une allocation de tant par jour pour frais de déplacement et de subsistance, tel qu'autorisé par un décret du conseil.

COMMISSAIRE ET SOUS-COMMISSAIRE DE L'OR AU YUKON.

M. W. J. ROCHE (par M. Taylor) demande :

1. Quels sont les noms du commissaire et du sous-commissaire de l'or, pour le territoire du Yukon ; leurs appointements et ce qui est alloué à chacun ?

2. Quels sont les noms des membres du personnel du bureau des commissaires à Dawson, territoire du Yukon ; les fonctions de chacun d'eux, leurs appointements et ce qui est alloué à chacun d'eux ?

3. Combien d'autres personnes sont-elles employées, dans le territoire du Yukon, en dehors de Dawson, comme faisant partie du bureau des commissaires de l'or ? Quels sont leurs noms, leurs fonctions, leurs appointements et leurs allocations, respectivement, et où exercent-elles leurs fonctions ?

L'hon. M. OLIVER :

Nom.	Fonctions.	Appointement.	Allocation de subsistance.
1.		$	$
E. C. Sinclair...	Commissaire de l'or	5,000 00	1,500 00
F. X. Gosselin..	Sous-commissaire de l'or...	4,000 00	1,200 00
2.			
O. S. Finnie.....	Commis en chef.	2,000 00	1,500 00
C. V. Shannon...	Commis et sténographe, cour de l'or	1,300 00	1,200 00
T. M. McKay...	Comptable.....	1,300 00	1,200 00
H. B. M. Brown.	Sténographe.....	1,000 00	1,500 00
F.M. Warrington	"	2,100 00	.....
J. B. Bolduc....	Commis..... ...	900 00	1,200 00
F. A. H. Fysh ..	"	1,200 00	1,500 00
Aimé Dugas....	"	1,200 00	1,500 00
V. G. Grant ...	"	1,200 00	1,200 00
W. C. Noble	"	1,000 00	1,200 00
G. Pepin...	"	2,100 00	.....
G. D. Munro ...	"	1,920 00	.....
2.			
R. C. Millar.....	Sous-commissaire de l'or, district du Cheval-Blanc..	2,500 00	1,500 00
T. H. Hinton....	Inspecteur des mines, district de Duncan....	1,500 00	1,500 00
M. A. Fiset.. ...	Inspecteur des mines, district Glacier.....	1,500 00	1,590 00
L. T. Burwash...	Reg straire, district du Cheval-Blanc. ...	1,500 00	1,500 00
Percy Reid.....	Registraire et inspecteur, Conrad City..	1,500 00	1,500 00
P. Holliday.....	Registraire et inspecteur, Kluahne.....	1,500 00	1,200 00

HANGAR A MARCHANDISES A SUMMERSIDE.

M. LEFURGEY (par M. A. Martin) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris une décision quant à la reconstruction d'un hangar à marchandises à Summerside, pour remplacer celui qui a été récemment détruit par un incendie, en lieu de l'ouvrage temporaire que l'on érige actuellement ?

2. Quel endroit a-t-on choisi pour ladite construction ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui, les autorités du chemin de fer ont fait reconstruire à Summerside, sur l'emplacement occupé par l'ancien remise, une partie d'un hangar à marchandises qui sera permanent. Le Gouvernement se propose d'agrandir ce bâtiment au printemps dès que la température lui permettra de poursuivre les travaux.

2. Même réponse que celle donnée à la quesion précédente.

QUART DE SECTION, TOWNSHIP 51, ALBERTA.

M. AMES demande :

1. La partie sud-est de la section 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, est-elle présentement ouverte pour des inscriptions de homesteads ?

2. Dans la négative, qui la détient ou pourquoi est-elle réservée ?

3. Quelles demandes, s'il en est, ont été faites au département concernant cette section ?

4. Qu'est-ce que l'on a fait ou que fera-t-on de telles demandes ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Non.

2. L'inscription pour le quart de section désigné a été accordé à M. William Joseph Knight, le 5 décembre 1906.

3. Les registres du département font voir que ce quart de section avait d'abord été pris par M. William C. Watson qui, le 4 décembre 1904, l'a formellement abandonné ; que le 22 mars 1906, M. William Knight qui possède à titre de homestead le quart nord-est de la même section a demandé la concession du quart de section situé au sud-est en faveur de son fils, M. William Joseph Knight, qui ne pouvait prendre d'inscription, étant de huit mois trop jeune, si l'on tient compte de l'âge requis par la loi pour cette formalité ; que plus tard M. Walter Frederick Forest a demandé à acquérir ce quart de section ; que M. E. Nigh, d'Eastview (Saskatchewan) affirme avoir envoyé une demande accompagnée d'honoraires au sous-agent de Lloydminster, mais que l'agent local n'a pas de document de ce genre.

Le ministre a demandé des états qu'il n'a pas encore reçus.

4. Le département, n'ayant avant cela que la requête de M. Knight, a, suivant la pratique suivie par le ministère, donné pour instruction, le 11 avril 1906, à son agent de Battleford, de réserver le quart de section sud-est, s'il ne connaissait aucune raison s'y opposant, jusqu'au 1er décembre 1906, alors que ledit William Joseph Knight aurait atteint l'âge où il pourrait obtenir une inscription. C'est ce qui a été fait, et plus tard on permit de concéder à M. William Joseph Knight ce quart de section à titre de homestead.

COMPAGNIE D'IRRIGATION ROBBINS.

M. AMES demande :

Les plans pour les travaux que se propose d'exécuter la compagnie d'irrigation Robbins ou ses représentants, ont-ils été soumis au commissaire de l'irrigation ? Dans l'affirmative, les députés peuvent-ils les examiner et où sont-ils déposés ?

L'hon. M. OLIVER : On a déposé sur le bureau de la Chambre un rapport contenant les renseignements demandés.

M. AMES : L'honorable ministre déclare-t-il qu'on peut trouver tous les détails demandés dans les questions 33, 34, 35 et 36 dans le rapport qu'il a déposé ?

L'hon. M. OLIVER : Ce sont là tous les renseignements que le ministère possède, à l'exception de ce qui se rapporte à la question 34 à laquelle j'ai une réponse que je puis fournir immédiatement.

M. AMES demande :

1. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a-t-elle réclamé comme faisant partie de son territoire d'irrigation les terres ou aucune partie d'icelles, vendues à la compagnie d'irrigation Robbins, le 26 juin 1906, ou en aucun temps avant cette date ? Dans l'affirmative, quand et dans quelle proportion ?

2. Des offres, écrites ou verbales, par ou au nom de la compagnie d'irrigation de l'Alberta, ont-elles été faites au ministre de l'Intérieur personnellement, ou à toute autre personne dans son département pour un octroi supplémentaire de terres pour des fins d'irrigation, dans les environs de la coulée des Quarante-Milles ? Dans l'affirmative, par qui et à qui ces demandes ont-elles été faites ?

3. Des offres ont-elles été faites au Gouvernement en aucun temps depuis 1898, par des personnes ou corporations autres que celles mentionnées dans les paragraphes 1 et 2, pour l'obtention des terres, pour des fins d'irrigation, vendues en tout ou en partie, le 26 juin 1906, à la compagnie d'irrigation Robbins ? Dans l'affirmative, par qui, quand et comment ces offres ont-elles été faites ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Dans une requête présentée par le chemin de fer canadien du Pacifique, le 14 mars 1902, cette compagnie demandait le retrait d'inscription des sections mêmes arpentées de terres situées au nord de la rivière Bow, en attendant que fût décidé le projet d'irrigation de cette rivière. Dans la dernière requête, il n'était pas question de ces terrains.

2. La compagnie d'irrigation de l'Alberta a présenté un mémoire portant la date du 31 janvier 1899, pour détourner les eaux de la rivière Sainte-Marie ; plus tard, le 13 mars 1900, elle demandait le pouvoir de détourner les eaux de cette rivière depuis Spring ou Pine-Pound-Coulée, Post-Hole Creek, Nine-Miles-Coulée, Little-Coulée et Etzilkom ou Kipps-Coulée. Le 23 septembre 1902, la compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, auparavant la compagnie d'irrigation de l'Alberta a présenté un autre mémoire complétant ceux qu'elle avait déjà adressés au département, demandant le pouvoir de détourner l'eau des rivières Belly, Milk, de la crique Willow ou Rolph, ainsi que celle d'autres ruisseaux ne portant pas de nom, mais coulant vers l'est servant de décharge à la partie orientale de la rivière Milk ainsi qu'à d'autres nappes d'eau indiquées sur les plans déposés. L'espace qui devait être irrigué se trouvait décrit ainsi au sud, il était borné par la ligne frontière nord du township I ; à l'est, par la ligne frontière orientale de l'Alberta ; au nord par la ligne frontière septentrionale du township 10 et par la rivière Belly ; à l'ouest, par la rivière Belly et par les terres du township I des rangs 21 à 28 inclusivement, à l'ouest du 4e méridien. D'après un décret du conseil adopté le 12 décembre 1902, la compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien acquit, conformément à la demande qu'elle en avait faite, le droit d'acheter 500,000 acres de terres pour des fins d'irrigation dans le township 8, rangs 17 et 18, dans le township 7, rangs 13, 14, 15, 16 et 17, township 6, rangs 12, 13, 14, 15 et 16, township 5, rangs 12, 13, 14, 15 et 16, township 4, rangs 13, 14, 15 et 16, dans le township 3, rangs 14 et 15, à l'ouest du 4e méridien.

3. Non.

M. AMES demande :

1. Lors de la vente des terres à la compagnie d'irrigation Robbins, quels renseignements le Gouvernement avait-il sur la formation de ladite compagnie ?

2. Etait-ce une compagnie légalement constituée ? Dans l'affirmative, quand et où a-t-elle été enregistrée ? Où était son bureau d'affaires et quels étaient ses directeurs ?

3. Dans la négative, quelles personnes constituaient cette compagnie et quels sont les noms et domiciles de ces personnes ?

L'hon. M. OLIVER : On trouvera le renseignement demandé dans le rapport déposé sur le bureau de la Chambre.

M. AMES demande :

A quelle date le projet de la compagnie d'irrigation Robbins a-t-il été autorisé par le Gouvernement en vertu des dispositions de la loi relative à l'irrigation du Nord-Ouest, de 1898 ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Même réponse que celle donnée à la question précédente.

BASSE-COUR A LA FERME D'EXPERIMENTATION CENTRALE.

M. ARMSTRONG demande :

Le département de l'Agriculture a-t-il supprimé la basse-cour à la ferme d'expérimentation centrale ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

L'hon. M. FISHER : Non, mais on a supprimé plusieurs stations d'étude, le but pour lequel on les avait établies, ayant été atteint. Le plus gros du travail relativement à l'élevage et à l'entretien des volailles s'est toujours fait à la ferme d'expérimentation centrale. On y continue ces expériences auxquelles on a donné de grandes proportions.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE—DIVISION DES GRAINES DE SEMENCE.

M. ARMSTRONG demande :

1. Combien de personnes sont employées par le ministère de l'Agriculture dans la division des graines de semence ?

2. Combien d'échantillons de graines d'herbe ont été examinés pour les grènetiers et combien pour les cultivateurs, pendant les derniers deux ans ?

3. Combien d'échantillons de grains ont été examinés pour les marchands de grain, et combien pour les cultivateurs pendant la même période ?

L'hon. M. FISHER :

1. Outre le commissaire des graines de semence, il y a vingt et un commis dans cette division du ministère. Six de ces derniers travaillent en dehors, et deux ne sont employés que temporairement pendant la saison où l'ouvrage est plus considérable.

2. Pendant l'année 1905, on a examiné 208 échantillons de graines d'herbe et 224 échantillons de graines de trèfle, destinés aux cultivateurs ; on a fait l'examen de 70 échantillons de graines d'herbe et de 593 échantillons de graines de trèfle destinés aux grènetiers. En 1906, on a examiné 397 échantillons de graines d'herbe et 490 échantillons de graines de trèfle, destinés aux cultivateurs, et 492 échantillons de graines d'herbe et 1,071 échantillons de graines de trèfle, destinés aux grènetiers.

3. En 1905, on a fait l'examen de 96 échantillons de graines destinés aux cultivateurs et de 56 échantillons destinés aux marchands de graines.

En 1906, 334 échantillons de graines ont été examinés pour l'usage des cultivateurs et 56 échantillons pour celui des vendeurs de graines de semence.

PLAINTES DES CULTIVATEURS RELATIVEMENT AUX RAPPORTS ADRESSES AUX MARCHANDS DE GRAINES DE SEMENCE.

M. ARMSTRONG demande :

Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes de la part des cultivateurs concernant l'injustice commise à leur égard par des rapports adressés par le département aux vendeurs de graines ? Dans l'affirmative, quelles sont ces plaintes ?

L'hon. M. FISHER : Non. On a appris que dans l'achat des graines de semence, les grainetiers travaillent à diminuer les prix de façon à favoriser la vente de la marchandise la plus nette ; de plus, dans la vente des graines de semence aux cultivateurs, les états publiés par le laboratoire des graines de semence et les collections de graines de mauvaises herbes préparées par cette division du département pour être distribuées aux grainetiers, sont exposés et placés en évidence par plusieurs de ces derniers à côté des articles qu'ils offrent en vente aux cultivateurs.

M. C. M. KITTSON—AGENT CANADIEN DANS L'AFRIQUE AUSTRALE.

M. URIAH WILSON demande :

1. M. C. M. Kittson, agent du Canada dans l'Afrique australe, a-t-il démissionné ?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison, et à quelle date ?

M. ARMSTRONG.

3. M. W. T. R. Preston a-t-il été nommé pour le remplacer ? Dans la négative, quel est son successeur ?

4. Si M. Preston est encore commissaire du commerce en Chine, au Japon et en Corée, pourquoi est-il allé dans l'Afrique australe ?

5. Ce monsieur est-il encore dans le Sud-Africain ? Dans l'affirmative, combien de temps y demeurera-t-il ?

6. Est-il vrai que les gouvernements de la Chine, du Japon et de la Corée, ou quelqu'un d'entre eux, ont protesté contre la nomination de M. Preston comme commissaire du commerce du Canada dans ces contrées ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Oui.

2. M. Kittson a câblé sa démission le 26 novembre, demandant qu'elle devint en vigueur le 1er décembre.

3. Non. Personne jusqu'à présent.

4. Pour s'enquérir et pour remplir temporairement si cela est nécessaire, les fonctions d'agent, en attendant la nomination du successeur de M. Kittson.

5. Oui, jusqu'à la nomination du successeur de M. Kittson.

6. Non.

INTERCOLONIAL—DIVISION DE WINDSOR.

M. BLACK demande :

1. Le gouvernement retire-t-il une part des recettes brutes de l'embranchement sur Windsor du chemin de fer intercolonial qui a été loué et exploité par le chemin de fer Canada-Atlantic ?

2. Dans l'affirmative, le chiffre des recettes a-t-il baissé depuis que le chemin de fer Canada-Atlantic a commencé l'exploitation d'un embranchement rival, entre Windsor, sur sa propre ligne, et Truro, sur la ligne de l'Intercolonial ?

3. La propriété et l'exploitation d'une ligne rivale par le chemin de fer Atlantique du Canada est-elle contraire à l'esprit du contrat d'affermage de l'embranchement sur Windsor du chemin de fer intercolonial ?

4. Dans l'affirmative, des mesures ne devraient-elles pas être prises pour résilier ce bail ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. Oui, légèrement :

Recettes brutes pour l'année 1904-1905, $50,038.67.

Recettes brutes pour l'année 1905-1906, $49,452.50.

Soit une diminution de $586.17.

3. La question a été soumise au ministère de la Justice qui devra déterminer les droits du gouvernement fédéral dans les circonstances.

4. La réponse à cette question se trouve comprise dans celle faite au n° 3.

SERVITEURS RETRAITES DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON.

L'hon. M FOSTER demande :

1. Le premier ministre a-t-il soumis les réclamations des serviteurs retraités de la baie d'Hudson au ministre de la Justice pour examen et rapport ?

2. Le Gouvernement a-t-il en mains tous les documents nécessaires à l'examen des réclamations formulées par les représentants desdits serviteurs retraités ? Dans la négative, où se trouvent ces documents, et qui les détient ?

L'hon M. AYLESWORTH :

1. Oui.

2. Oui, en tant qu'il est à la connaissance du ministère de la Justice.

RACES ANGLAISE ET FRANÇAISE.

M. Lavergne (Montmagny) demande :

1. Le Gouvernement du Canada a-t-il l'intention de collaborer au rapprochement des races anglaise et française dans le monde, suivant le principe de l'entente cordiale ?

2. Dans l'affirmative le Gouvernement se propose-t-il de profiter de la situation actuelle des catholiques français pour activer en France sa propagande en faveur de l'immigration au Canada ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Le Gouvernement est prêt à collaborer, quand l'occasion s'en présente, à resserrer les liens qui unissent les races anglaise et française dans le monde entier.

2. Le Gouvernement fait actuellement et se propose de continuer une propagande pour amener au Canada les émigrants français.

AGENTS D'IMMIGRATION DANS LES CANTONS DE L'EST.

M. WORTHINGTON demande :

1. Des agents d'immigration ont-ils été nommés pour les Cantons de l'Est (Québec) cette année ?

2. Ces nominations sont-elles permanentes ou temporaires ?

3. La division de l'immigration a-t-elle des données sur le nombre d'immigrants établis dans les divers comtés des Cantons de l'Est en 1906 ? Dans l'affirmative, quel est ce nombre ?

4. Le département se propose-t-il de continuer ces nominations ?

L'honorable M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui ; un.

2. Temporairement.

3. Oui :

Sherbrooke	131
Compton	126
Stanstead	78
Richmond-et-Wolfe	88
Missisquoi	47
Brome	53
Shefford	43
Drummond	16
Saint-Jean	26
Huntingdon	11
Chateauguay	5
Total	624

4. La nomination de ces agents était, ainsi que je viens de le dire, temporaire ; ils ont été remerciés de leurs services le 31 octobre dernier.

NAVIGATION DE LA RIVIERE A LA PLUIE.

M. BOYCE demande :

1. Le Gouvernement sait-il que la navigation sur la rivière à la Pluie a été close vers le milieu de la saison à raison du sable accumulé à l'embouchure de la rivière ?

2. Le Gouvernement n'a-t-il pas reçu des pétitions et des délégations au cours des trois dernières années demandant qu'il fût pris des mesures pour enlever ces obstacles ?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire droit à ces demandes ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui. Le ministère a essayé, mais en vain, de se procurer un dragueur pour faire les travaux les plus urgents.

2. Oui.

3. Cette question est à l'étude.

LA PECHE DU " QUAHAUG ".

M. LEFURGEY demande :

1. Quels sont les règlements applicables à la pêche du " quahaug " ? De quand datent-ils? Sur quels fonds pêche-t-on ces moules?

2. Quelle quantité a-t-on exportée de l'île du Prince-Edouard pendant la dernière saison et où?

3. Quel prix en donne-t-on aux pêcheurs?

4. Quel est le prix moyen payé dans les centres de consommation?

5. Le marché est-il libre ou fermé?

6. Quelles saisies l'inspecteur a-t-il opérées?

7. Qu'a-t-on fait des moules saisies?

8. Quelles sont les intentions du département au sujet de cette pêche?

L'hon. M. AYLESWORTH (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. La pêche des moules et des " quahaugs " dans les baies, hâvres et eaux du Canada où se fait la pêche des huîtres ne sera permise que sur les fonds réservés et désignés par le garde-pêche régional dans les différents districts où on se livre à cette industrie (décret rendu en conseil le 29 octobre 1901). A Grand River, à Enmore, à Sheep, à Brae, à Cascumpec, à Richmond, à Tryon, à Hillsborough, à Pownall et à quelques autres endroits dans les parages de l'île.

2. Les rapports sont encore incomplets, mais on calcule que de soixante à soixante-dix mille boisseaux ont été exportés, à New-York principalement.

3. De 30c. à $1.30 par boisseau.

4. En gros, le prix varie de $1.50 à $4.50 par sac de 1 boisseau ½, selon la qualité et la date de l'exportation.

5. Le marché est à la merci des fournisseurs et des conditions climatologiques.

6. Un garde-pêche régional a saisi 39 sacs de " quahaug " à la demande de l'inspecteur des pêcheries.

On les a expédiés à New-York où on les a vendus.

8. La question est à l'étude.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de la Justice aura-t-il l'obligeance de nous dire à quelle espèce de poissons appartient le " quahaug " ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je remercie beaucoup l'honorable député de m'avoir appris que le "quahaug" est un poisson.

FABRICATION DU FROMAGE AU CANADA.

M. DESJARDINS demande :

1. Quelle est la production totale du fromage, exporté ou consommé au Canada, chaque année, depuis 1896, inclusivement, jusqu'en 1906, inclusivement?
2. Quel en est le prix total pour chaque année?
3. Quel en est la quantité exportée, et le prix total, chaque année?
4. Quelle en est la quantité consommée au Canada, chaque année, et le prix total?

L'hon. M. FISHER :

1. Il n'y a pas de données statistiques indiquant la fabrication totale du fromage au Canada, sauf pour l'année 1900. Cette année-là, d'après les tableaux du recensement, la fabrication totale du fromage s'est élevée à 220,833,269 livres valant $22,221,430.
2. Voir la réponse à la question n° 1.
3.

Exercice clos le 30 juin.	Livres.	$
1896	164,689,123	13,956,571
1897	164,220,699	14,676,239
1898	196,703,323	17,572,763
1899	189,827,839	16,776,765
1900	185,984,430	19,856,324
1901	195,926,397	20,696,951
1902	200,946,401	19,686,281
1903	229,099,925	24,712,943
1904	233,980,716	24,184,566
1905	215,733,259	20,300,500
1906	215,916,157	24,441,664

4. La statistique n'indique pas la quantité ni la valeur du fromage consommé au Canada, chaque année. On calcule que la consommation est d'environ 6 livres par tête.

HOUILLE A L'USAGE DU CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Le Gouvernement sait-il que le charbon employé sur les trains du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard est d'une qualité si inférieure que le trafic régulier en souffre?
2. Qui a fourni ce charbon au chemin de fer, et quel a été le prix par tonne?
3. Est-ce la pratique du département d'acheter le charbon le moins cher ou tout autre charbon sans s'occuper de sa qualité comme combustible?
4. Des soumissions ont-elles été demandées? Quels étaient les soumissionnaires et les montants mentionnés dans chaque soumission?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Non ; au contraire, le rapport indique que la houille est de bonne qualité.
2. La compagnie de charbonnages Gowrie et Blackhouse et la compagnie de charbonnages Port-Hood ont fourni la houille au prix de $3.19 la grosse tonne livrée à Charlottetown, de $3.21 livrée à Summerside, de $3.19 livrée à Georgetown, de $3.18 livrée à Souris, et de $3.35 livrée à Murray-River.
3. Non, le département exige la meilleure houille qu'il peut se procurer.
4. Tableau synoptique des soumissions reçues pour la fourniture de 10,000 tonnes de houille à vapeur au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Nombre.	Noms.	Siège social.	Charlottte-town. 4,250 tonnes.		Summerside 3,600 tonnes.		Georgetown, 250 tonnes.		Souris, 650 tonnes.		Murray. River, 650 tonnes.	
			Non criblé, pr. par tonne.	Criblé, prix par tonne.	Non criblé, pr. par tonne.	Criblé, prix par tonne.	Non criblé, pr. par tonne.	Criblé, prix par tonne.	Non criblé, pr. par tonne.	Criblé, prix par tonne.	Non criblé, pr. par toune.	Criblé, prix par tonne
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
A	Cie de charbonnages, Mabou et Gulf	Mabou, C.-B	.....	3 65	....	3 65	....	3 65	....	3 65	.....	3 65
B	Cie ch. de fer et de charb. d'Inverness.	Inverness	3 40	6 60	3 40	3 60	3 40	3 60	3 40	3 60	..	3 60
C	Cie d'exploit. minière Internationale	Montréal	3 25	3 50	3 25	3 50	3 25	3 50	3 25	3 50	3 25	3 40
D	Cie des charb. de Gowrie et Blockhouse	Montréal	2 99	3 19	3 01	3 21	2 89	3 19	2 99	3 18	3 15	3 35
E	Cie des charb. Acadia (à resp. limitée)	Stellarton	3 50	3 75	3 50	3 75	3 50	3 75	3 50	3 75	3 50	3 75

M. FOSTER.

FABRICATION DU BEURRE.

M. DESJARDINS demande :

1. Quelle est la production totale du beurre, exporté ou consommé au Canada, chaque année, depuis 1896, inclusivement, jusqu'à 1906, inclusivement?

2. Quel en est le prix total pour chaque année?

3. Quelle en est la quantité exportée, et le prix total, chaque année?

4. Quelle en est la quantité consommée au Canada, et le prix total chaque année?

L'hon. M. FISHER :

1. La statistique n'indique pas quelle est la production totale du beurre au Canada, chaque année. Cependant, en 1900, d'après les tableaux du recensement, le rendement des beurreries a été de 36,066,739 livres valant $7,240,972, et il s'est fabriqué à domicile 105,343,076 livres de beurre qui, à 20 cents par livre représentent $21,068,615.

2. Voir la réponse à la question n° 1.

3.

Exercice clos le 30 juin.	Liv.	$
1896	5,889,241	1,052,089
1897	11,453,551	2,089,173
1898	11,253,787	2,046,686
1899	20,139,195	3,700,873
1900	25,259,737	5,122,156
1901	16,335,528	3,295,663
1902	27,855,978	5,6[illegible]0,541
1903	34,128,944	6,954,618
1904	24,568,001	4,724,155
1905	31,764,303	5,930,379
1906	34,081,142	7,086,019

4. La statistique n'indique pas quelle est la consommation annuelle du beurre au Canada ni quelle est la valeur du beurre ainsi consommé.

ENQUETES RELATIVES AU CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY (par M. Martin) demande:

1. Quelles enquêtes ont été faites sur la conduite des fonctionnaires publics sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au cours de la présente année?

2. Quelles étaient les plaintes formulées?

3. Quels sont les noms des fonctionnaires qui ont fait ces enquêtes?

4. Quelle est la nature de leurs rapports, et ceux-ci seront-ils déposés sur le bureau de la Chambre?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Des plaintes ont été formulées contre M. W. S. Poole, surintendant du service mécanique et contre M. Darius Garnett.

2. Emploi de la houille à d'autres fins que les besoins du chemin de fer. Passe-droits et ivresse de ces fonctionnaires pendant l'accomplissement de leurs devoirs.

3. M. G. A. Sharp, surintendant.

4. Rien ne s'oppose au dépôt de la preuve qui a démontré que les plaintes n'étaient pas fondées. Cependant, le ministre est d'avis que ce dépôt serait inutile.

PERTE DU " G. A. McKEEN ".

M. LEFURGEY (par M. Martin) demande:

1. La barre dans le havre de Cascumpec s'est elle déplacée pendant les grandes tempêtes de novembre? Ce déplacement a-t-il contribué au naufrage du " J. A. McKeen "?

2. Dans l'affirmative, ces déplacements sont-ils télégraphiés aux intéressés afin d'éviter les désastres?

3. Qu'a-t-on fait dans le cas de Cascumpec, et le Gouvernement a-t-il reçu un rapport?

L'hon. M. AYLESWORTH (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Le département est d'avis que ce déplacement n'a pas contribué au naufrage du " G. A. McKeen ". Le déplacement des barres n'est pas télégraphié aux endroits d'où partent les navires marchands. Le département le fait connaître au moyen d'avis donnés aux navigateurs.

3. Aussitôt qu'il apprit le déplacement de la barre, l'agent du département de la Marine et des Pêcheries fit faire des sondages et placer les feux d'alignement de manière à indiquer la route la plus sûre. Cependant le déplacement était si léger qu'il ne pouvait pas mettre en danger les vaisseaux entrant dans le port, pourvu qu'on se guidât sur les feux d'alignement.

ASSISTANT RECEVEUR DE LA POSTE A BETHANY.

M. WARD (par M. Taylor) demande :

1. Quel est l'assistant du receveur de la poste à Bethany?

2. Quelle est la date de sa nomination?

L'hon. M. LEMIEUX : Le département ne nomme pas les assistants dans les bureaux de poste de cette catégorie. Les receveurs emploient les aides dont ils ont besoin pour remplir leurs fonctions. Le département ne sait pas quel est celui qu'emploie le receveur de Bethany.

LA COMPAGNIE " NORTH-ATLANTIC TRADING ".

M. ROSS (Yale-et-Caribou) (par M. Alex. Johnston) demande :

1. Combien d'Européens, d'après leur contrat avec la " North-Atlantic Trading Company ", ont pris des inscriptions de homestead?

2. Pour les sept ans, avant 1899, alors que le travail d'émigration était fait par des agents de transports locaux?

3. Pour les sept dernières années, d'après les arrangements conclus avec la " North-Atlantic Trading Company "?

L'hon. M. OLIVER :

1. 29,312 inscriptions de homestead.

2. 3,808 inscriptions.

3. 25,504 inscriptions.

M. ROSS (Yale-et-Caribou) (par M. Alex. Johnston) demande :

Combien de personnes sont venues d'Europe au Canada, d'après des contrats avec la " North-Atlantic Trading Company ", durant les sept ans avant 1899, alors que la propagande était faite par des agents de transports locaux, et combien sont venues du continent pendant les dernières sept années en vertu de contrats avec la " North-Atlantic Trading Company "?

L'hon. M. OLIVER : Pendant les sept années finissant le 31 décembre 1899, il est venu 34,305 immigrants des pays où la compagnie fit subséquemment de la propagande. Pendant les six ans et dix mois terminés le 30 octobre 1906, il est venu des mêmes pays 157,389 immigrants, en vertu de contrats avec la compagnie.

M. ROSS (Yale-et-Caribou) (par M. Alex. Johnston) demande :

De quels moyens d'annoncer le Canada, en Europe, le département de l'Intérieur s'est-il servi, d'après son contrat avec la " North-Atlantic Trading Company ", depuis son premier arrangement avec la compagnie?

L'hon. M. OLIVER : Il ne s'est servi que des moyens mentionnés dans l'arrangement conclu avec la compagnie.

M. ROSS (Yale-et-Caribou) (par M. Alex. Johnston) demande :

Le département de l'Intérieur connaît-il des moyens de propagande, dans l'intérêt du Canada, employés dans les pays européens autres que ceux dont s'est servi la " North-Atlantic Trading Company "?

L'hon. M. OLIVER : Tant que l'arrangement a été en vigueur, le département de l'immigration a laissé à la compagnie le soin de faire de la propagande dans les pays auxquels s'appliquerait la convention.

MOTIONS.

La Chambre adopte, sans débat, plusieurs motions tendant au dépôt des documents suivants, savoir :

Copie de tous papiers et de toute correspondance concernant les lettres chargées qui ont été perdues entre Bethany et Millbrook et autres points dans le comté de Durham, et plus spécialement, concernant une lettre mise à la poste par le nommé Joseph Hadden, de Bethany, à l'adresse de la banque de Toronto à Millbrook.—M. Ward.

1. Combien d'établissements pour la maturation du fromage ont été érigés et maintenus par le Gouvernement ;
2. Où ils sont situés ;
3. Quel a été le coût de chacun d'eux, y compris la garde de l'établissement et toutes autres dépenses s'y rattachant ;
4. Quels honoraires devraient payer ceux qui se servaient de ces établissements;
5. Si le Gouvernement défrayait les frais de transport du fromage de la fromagerie à ses propres établissements, et dans ce cas, quel était le montant à payer par chaque fromagerie et la totalité de ces paiements jusqu'à date;
6. Qui payait les frais de transport des établissements de maturation lorsque les produits en étaient exportés, et si le Gouvernement les payait, quel a été le montant total de ces paiements jusqu'à date;
7. Combien de fabricants de fromage se sont servi de ces établissements et quelle quantité de fromage y a été déposée par chacun d'eux, chaque année, et pendant combien de temps les produits de chaque fabricant sont restés dans ces établissements;
8. Si le Gouvernement a l'intention de maintenir ces établissements à l'avenir ou d'en augmenter le nombre;
9. Si le Gouvernement ne se propose pas de continuer ce système, comment il disposera de ces établissements qu'il possède.—M. Sproule.

Copie de tous rapports, instructions, plans, arrangements ou documents de toute espèce en la possession du Gouvernement, concernant la construction ou l'équipement de nouveaux ateliers de locomotives et de wagons à Moncton, ou l'achat de nouvelles machines pour ces ateliers.—M. Ames.

Etat indiquant, en ce qui concerne tous les contrats depuis le 1er janvier 1904 entre le Gouvernement et la Galena Oil Company, de Toronto, pour fourniture d'approvisionnements à aucuns des chemins de fer de l'Etat, (1) les soumissions sur lesquelles les contrats ont été basés, et toutes les soumissions faites par d'autres personnes pour ces fournitures. (2) Aussi, copie de toute correspondance et communications échangées entre le département et ses officiers et les divers soumissionnaires ou entrepreneurs concernant ces contrats, soumissions ou approvisionnements, et de toute correspondance et communications échangées entre lesdits officiers au sujet de ces soumissions, contrats ou fournitures. (3) Aussi, copie de toutes annonces, avis, états, comptes, papiers et pièces justificatives concernant ces contrats, ou fournitures ou les paiements faits à leur sujet.—M. Ames.

Copie de tous décrets en conseil, baux, arrangements, évaluations, mémoires, lettres, télégrammes, correspondance et documents de toutes sortes concernant a) la concession d'un terrain à pâturage à Brown, Bedingfield et al; b) la jouissance des privilèges accordés en vertu desdits baux, et les paiements à faire pour ces privilèges.—M. Ames.

Etat indiquant toutes les terres boisées dans la zone de chemins de fer de la Colombie-Anglaise, vendues ou louées par le Gouvernement ou quelqu'un de ses département, depuis le 1er juillet 1896; la description et l'étendue de tels lots; les demandes reçues; les avis pour vente ou demandes de soumission; les soumissions reçues; le montant de chaque soumission; les soumissions acceptées; le nom et l'adresse de la personne ou compagnie à qui chaque lot a été vendu ou loué.—M. M. S. McCarthy.

Etat indiquant, par provinces, les importations des Etats-Unis au Canada pour la consommation locale, et les exportations, par provinces, du Canada aux Etats-Unis, le droit imposé tant en Canada qu'aux Etats-Unis, pendant l'année expirée le 1er octobre 1906, en ce qui concerne les produits agricoles qui suivent, savoir: porcs, bêtes à cornes et chevaux, viandes de porc et de bœuf, fèves, maïs, orge, sarrasin, pois, blé, betteraves à sucre, foin, œufs, beurre, fromage, pommes sèches et autres, légumes, pois verts, tomates, pêches,

prunes, poires, y compris les conserves de légumes, le saindoux et le tabac brut.— M. Clements.

MOTION RELATIVE AUX TARIFS DOUANIERS ALLEMANDS ET CANADIENS.

M. ARMSTRONG demande le dépôt :

D'une copie de toute correspondance échangée depuis 1896 entre le gouvernement du Canada, ou quelqu'un de ses membres, et les autorités allemandes ou britanniques ou quelques personnes représentant officiellement ces autorités, et de tous documents et papiers en la possession du Gouvernement concernant les tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada.

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il y ait une nouvelle correspondance. Cependant, s'il y en a, elle sera déposée.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION SUR LES CONFLITS DU TRAVAIL.

M. R. L. BORDEN propose l'adoption d'un projet de résolution ainsi conçu :

Cette Chambre est d'avis que des mesures législatives plus efficaces devraient être prises pour prévenir et régler les conflits entre patrons et ouvriers en vue d'empêcher les grèves qui sont quelquefois suivies de pertes de vie et qui sont toujours une cause de privations et de souffrances.

Qu'un comité de neuf membres soit nommé pour faire une enquête sur la question ci-dessus, et adopter des conclusions relatives aux mesures qu'il serait désirable ou nécessaire d'adopter.

Que le comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'interroger des témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre.

Que le quorum du comité soit composé de trois membres.

Je désire signaler brièvement à la députation le sujet du présent projet de résolution.

Il saute aux yeux qu'il importe souverainement de supprimer autant que possible les conflits du travail afin de donner l'essor à notre industrie.

Sans accumuler les données statistiques, il est bon de ne pas perdre de vue la fréquence et la gravité des grèves et des fermetures d'ateliers qui ont eu lieu au Canada depuis quatre ou cinq ans. J'ai fait préparer un état du nombre des différends qui ont éclaté entre patrons et ouvriers depuis 1901 jusqu'en 1905, inclusivement. On a surtout puisé ces renseignements aux sources officielles. Au cours des années que j'ai mentionnées, le nombre des grèves et des fermetures d'ateliers a été :

En 1901..	104
1902..	123
1903..	160
1904..	103
1905..	87

38½

Je n'ai pas les données statistiques relatives à l'année 1906. Si l'on remonte à 1901, on constate qu'il y eut 104 grèves auxquelles 23,581 employés prirent part. Cette année-là, les cantonniers du Pacifique-Canadien, au nombre de 5,000 environ, quittèrent le travail. Les pêcheurs du Fraser se mirent aussi en grève, de même que les charpentiers d'Ottawa, de Winnipeg et de Sydney. Un conflit éclata dans les mines de Rossland et 1,000 mineurs furent réduits au chômage. Dans les mines d'Alexandria (C.-A.) 260 mineurs prirent part à une autre grève. A Toronto, 480 artisans employés à la fabrication des pianos quittèrent les ateliers. Dans les fabriques de pâte de bois des Laurentides, 800 ouvriers chômèrent volontairement. Il y eut aussi une grève à la filature de Valleyfield. En 1901, la milice fut appelée sous les armes pour surveiller les grévistes du Fraser et de Valleyfield. En 1902, les 123 grèves qu'on déclara réduisirent 12,-142 employés à l'inaction. Dans le port d'Halifax, 1,200 débardeurs vinrent en conflit avec les arrimeurs. Une grève eclata parmi les employés des tramways de Toronto, au nombre de 1,000, et les soldats durent prendre les armes. Plusieurs autres différends surgirent entre patrons et ouvriers, pendant la même année.

Au nombre des grèves qui ont eu lieu pendant l'année 1903, il y eut celle des employés de la compagnie des tramways de la ville de Montréal. Il y eut même deux grèves des employés de cette compagnie pendant cette année-là. La première commença le 5 février 1903, et douze cents employés y prirent part ; la deuxième eut lieu le 22 mai de la même année et comprenait à peu près le même nombre de grévistes. Il y eut aussi une grève parmi les employés de la Crow's Nest Pass Coal Company à laquelle prirent part 450 hommes. Dans une autre grève des employés du chemin de fer de le compagnie du Pacifique-Canadien dans la Colombie-Anglaise, mille grévistes y prirent part. Il y eut des grèves parmi les débardeurs au port de Montréal et parmi les employés d'entrepreneurs de bâtiment de Toronto et aussi parmi d'autres employés à Montréal, Halifax, à Calgary et à Vancouver. L'aide de la milice fut demandée dans la grève des débardeurs de Montréal. En 1904, on compte 103 grèves dans lesquelles 15,605 hommes furent engagés. Le temps perdu par suite de ces grèves s'élève d'après les calculs à 278,-956 jours de travail. Au nombre des grèves qui ont eu lieu cette année-là on peut mentionner les suivantes : grève parmi des employés de la Dominion Iron & Steel Company, à Sydney, 1,500 hommes ; grève des ouvriers de bâtiments à Montréal, 1,250 hommes ; grève des ouvriers de bâtiments à Toronto, 1,500 hommes. L'aide de la milice a été demandée dans la grève des employés de la Dominion Iron & Steel Company, cette année-là. Presque tous les ans on a demandé l'aide de la milice dans le but d'em-

pêcher la violence. Le dernier état soumis à la Chambre montre que la grève Steveston dans la Colombie-Anglaise, en 1901-02 a coûté au gouvernement fédéral la somme de $2,021.32 pour les services de la milice ; le Gouvernement a payé cette somme en entier. Dans la grève des filatures de Valleyfield en 1901-02, les services de la milice ont coûté $4,602.71. Sur cette somme la municipalité a payé $2,040.21 en règlement de tout compte. On a demandé aussi l'aide de la milice à l'occasion de la grève des employés de tramways de Toronto dans le mois de juin 1902. Les services de la milice dans cette occasion ont coûté $3,892, mais la ville de Toronto a remboursé cette somme au Gouvernement. Lors de la grève des débardeurs du port de Montréal en 1903-04, les services de la milice ont coûté $19,886.12. La ville de Montréal a remboursé cette somme au gouvernement fédéral avec les intérêts et les frais de jugement, qui s'élevaient en tout à la somme de $21,298.07. La grève au Sault Sainte-Marie en 1903-1904 a occasionné une dépense pour la milice de $7,343.08. Le Gouvernement a dû instituer des procédures pour recouvrer cette somme, mais il n'a pas encore été payé. Les miliciens ont aussi été appelés au moment de la grève des chutes Niagara en 1903-1904, mais il ne paraît pas qu'aucune somme ait été, jusqu'à ce jour, payée par le Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER : Payé par le Gouvernement ou au Gouvernement ?

M. R. L. BORDEN : Par le Gouvernement. Je crois que les miliciens n'ont pas été payés. La grève à Sydney-Mines en 1904-05 a coûté pour l'aide de la milice $7,809.09. Sur cette somme la municipalité a payé $2,500, et d'après l'état qui nous a été soumis, des procédures légales ont été instituées pour recouvrer la balance. On a aussi demandé l'aide de la milice au moment de la grève des employés de scieries à Buckingham en 1906-07. D'après l'état fourni à la Chambre, il ne paraît pas qu'aucun compte ait été encore présenté. La milice a été aussi appelée à prêter main-forte au pouvoir civil dans la grève des employés du chemin de fer de Hamilton en 1906-07. Aucunes réclamations au sujet de cette grève n'ont encore été présentées. Lors de la grève des journaliers italiens à Kingston en 1906, on a aussi demandé les secours de la milice, mais aucuns comptes n'ont encore été présentés et rien n'a été payé.

Une autre grève au sujet de laquelle la milice a été appelée est celle des employés de la compagnie des tramways de Winnipeg en 1906. Aucuns comptes n'ont encore été présentés au sujet de cette grève, mais il est connu que bien que dans quelques-uns de ces cas, aucunes réclamations n'ont encore été présentées il en viendra certainement. Le Gouvernement les paiera quitte à prendre recours contre les municipalités.

Il est évident pour tout le monde, et le ministre du Travail (M. Lemieux), de même que d'autres membres de cette Chambre, ont insisté sur ce point, que les grèves sont surtout dommageables lorsqu'elles interviennent dans le fonctionnement de services publics tels que tramways ou chemins de fer, et lorsqu'elles empêchent la distribution de choses qui sont absolument nécessaires au bien-être public dans ce pays. Comme exemple, nous n'avons qu'à rappeler ce qui s'est passé il y a quelques semaines lorsque la population du Nord-Ouest a été menacée d'une disette de charbon, qu'on a attribuée dans une certaine mesure, au moins, à une grève des employés des mines de Lethbridge.

Au sujet de cette grève et de la discussion qui a eu lieu dans la Chambre des communes à ce propos, il sera bon, je crois, d'appeler l'attention du Parlement et du Gouvernement de même que celle de tout le pays sur la loi des mines de la Nouvelle-Zélande adoptée pendant l'année 1901, loi qui autorise le Gouvernement à se réserver tous les terrains houillers qui n'ont pas encore été aliénés. Cette loi donne au gouvernement de la Nouvelle-Zélande le pouvoir d'ouvrir et d'exploiter les mines de charbon dans ces terrains, de nommer à cet effet les gérants et ingénieurs nécessaires pour l'extraction, la vente, la livraison du charbon et autres produits des mines. Je ne sais pas cependant si le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a exercé ces pouvoirs, mais je sais que de tels pouvoirs lui ont été conférés et que certains terrains houillers ont été réservés pour être exploités par l'Etat, ce qui est, en effet, une sauvegarde pour le public et une protection contre les effets désastreux de grèves comme celles dont nous avons été témoins dans le Nord-Ouest.

Pour en venir plus directement au sujet en discussion, je crois qu'il est bon d'étudier les lois que nous avons présentement dans nos statuts. Ceux qui siégeaient dans cette Chambre en 1900 se rappelleront sans doute qu'en cette année-là sir William Mulock a fait adopter la loi de conciliation. Je crois que sir William Mulock lui-même a dit alors qu'il aurait voulu aller plus loin que ne le désiraient certains membres de la Chambre, et plus loin que les dispositions de la loi qu'il présentait. La loi de conciliation de 1900 établissait d'abord des bureaux de conciliation qui ne pouvaient cependant agir qu'en vertu d'une convention signée par les patrons et les employés.

La loi donnait ensuite le pouvoir de s'enquérir des causes et des circonstances du différend, et de faire les démarches nécessaires pour amener une conférence entre les camps opposés; en troisième lieu, la loi autorisait le nomination de certaines personnes pour faire partie d'un bureau de conciliation sur la demande des patrons et des employés; enfin elle permettait la nomination d'un arbitre qui devrait avoir le pouvoir de régler tout différend à la demande des deux parties. La meilleure preuve que cette loi

était insuffisante pour faire face aux situations graves que l'on a vues en ce pays depuis 1900 jusqu'à nos jours, est l'existence des grèves que j'ai énumérées aujourd'hui ; et le fait que dans un rayon de trente milles de la ville d'Ottawa et pendant les quatre ou cinq derniers mois on a vu une grève qui a été accompagnée de violence, effusion de sang et de pertes de vie, est que cette loi que nous avons présentement dans nos statuts a été absolument inutile, pour la simple raison que le consentement des deux parties était nécessaire avant qu'on put se servir de la loi. On remarquera de plus que la loi est faite, ainsi que l'a expliqué sir William Mulock lorsqu'il l'a présentée à cette Chambre, simplement dans le but d'amener une conférence entre les parties opposées et de donner au Gouvernement le pouvoir de rétablir l'accord au moyen de la conciliation, mais la loi ne contient aucunes des dispositions qui ont été adoptées dans d'autres pays, et qui, dans l'opinion de quelques personnes, au moins, ont produit de très bons résultats.

On a fait un autre progrès avec la loi concernant les grèves de chemins de fer, chap. 55 adoptée en 1903. Dans cette loi il est dit que lorsqu'un différend survient entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, le ministre pourra, à la demande de l'une ou de l'autre des deux parties, ou à la demande de toute municipalité, faire instituer une enquête, et pour cette fin, nommer un bureau de conciliation, de médiation ou d'enquête. La loi dit que le devoir de ce bureau sera d'essayer d'obtenir un règlement amiable entre les parties par des mesures de conciliation ou de médiation. La loi dit de plus que si le désaccord persiste, le ministre pourra soumettre les points en litige à des arbitres qui feront une enquête et un rapport au ministre et que le tout devra être publié dans la " Gazette du Travail ". La loi ne donnait à personne le pouvoir de faire exécuter les décisions ou recommandations des arbitres et elle n'imposait non plus aucune amende à ceux qui refuseraient de se conformer à ces décisions. J'ai appris que cette loi a été invoquée lors du différend entre les télégraphistes de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et la compagnie elle-même, que les arbitres avaient rendu une décision et fait des recommandations, mais que la compagnie ne les avait pas observées ou remplies. Il est vrai que mon honorable ami le ministre du Travail a déclaré le contraire, mais je désire lui dire que j'ai pris des renseignements très précis chez les représentants des organisations ouvrières intéressées dans ce conflit, et ils m'ont assuré que l'entente qui a été faite entre les télégraphistes et la compagnie du Grand-Tronc n'a pas été basée sur les décisions des arbitres et que le compagnie elle-même a refusé de les accepter. Je ne puis attester personnellement l'exactitude des faits qu'on m'a racontés et que je rapporte ; mais je serais très heureux si le ministre du Travail voulait en faire un récit exact. Je désire simplement lui faire savoir que tels sont mes renseignements, et comme il est beaucoup plus en position que moi de connaître les faits exacts, je serais très heureux s'il voulait nous dire ce qui en est. Dans tous les cas, cette loi qui, si je la conçois bien, ne pourvoit qu'à des mesures de conciliation et a des enquêtes, si la chose est nécessaire, n'a pas d'autre sanction que la publication dans la " Gazette du Travail " des résultats de l'enquête. Il est évident que cela n'est pas suffisant pour faire disparaître les difficultés contre lesquelles on a eu à lutter pendant les quatre ou cinq dernières années.

Dans les colonies australiennes le gouvernement est allé beaucoup plus loin qu'aucun autre pays, au moins dans la promulgation de règlements concernant les marchés entre patrons et employés et la réglementation des conditions du travail en général autant que je sache, et parmi ces colonies, la Nouvelle-Zélande s'est surtout distinguée. Le caractère principal de la législation de la Nouvelle-Zélande est qu'elle autorise l'organisation des patrons, d'un côté, et des employés de l'autre, en même temps que l'intervention de l'Etat pour mettre les deux parties en présence afin qu'elles règlent leurs différents au moyen de la conciliation ; et si cette conciliation ne réussit pas, l'une ou l'autre des deux parties a le droit de soumettre sa cause à une cour d'arbitrage nommée par l'Etat.

La loi dit plus que cela ; elle dit que lorsque l'on a eu recours à la conciliation et au tribunal d'arbitrage nommé par le Gouvernement, aucune des deux parties au différend ne peut déclarer une grève ou un lock-out tant que les arbitres n'ont pas rendu leur décision, et ensuite chaque partie est obligée de se soumettre à la décision des arbitres sous peine de certaines amendes prévues par le statut. Je donnerai d'autres détails plus tard sur la loi de la Nouvelle-Zélande, non parce que je suis en faveur de l'adoption d'une loi semblable, mais parce que je veux en faire connaître les dispositions à la Chambre et au pays. Il est évident, ainsi que je l'ai dit il y a quelques instants, que nous devrions avoir dans ce pays une loi concernant le transport et la distribution des choses d'utilité et de nécessité publiques pour le bien et l'avantage de tous et que nous ne pouvons pas permettre aux patrons, d'un côté, et aux employés de l'autre, de faire souffrir tout le pays tant qu'ils n'auront pas réglé entre eux leurs différends. Il me semble que nous devrions avoir certains modes d'arbitrages auxquels les parties en conflit seraient obligées de se soumettre dans les cas dont j'ai parlé.

Avant, cependant, d'examiner la législation de la Nouvelle-Zélande, il est bon de considérer brièvement dans quelle mesure les patrons et les employés sont organisés dans notre propre pays. Je crois qu'il y a dans le Canada un grand nombre d'associa-

tions connues sous le nom d'associations de patrons ; je ne sais pas si elles sont constituées en vertu de la loi ou non. La seule loi que je trouve dans les statuts du Canada se rapporte à l'association des manufacturiers canadiens constituée par le chap. 48, Ed. VII, 1903. Le but de cette association est de favoriser les inlustries canadiennes, de développer davantage les intérêts des manufacturiers et des exportateurs canadiens et de rendre service et assistance à ses membres. Je crois que les sociétés ouvrières prétendent qu'en outre, l'Association des Manufacturiers a pour but la protection mutuelle de ses membres dans le pays, et qu'à ce point de vue, elle peut être considérée, je suppose, comme une association de patrons. Il y a plusieurs années, cependant, que nous avons une loi concernant les associations ouvrières. Les associations ouvrières au Canada peuvent être constituées en vertu de l'acte concernant les associations ouvrières, statuts revisés du Canada, chap. 131. Je n'ai pas pu me procurer une copie de cette loi telle que nous la donneront les nouveaux statuts revisés du Canada, mais j'ai examiné soigneusement les statuts depuis 1886 jusqu'à ce jour, et je n'ai pu découvrir que cette loi ait été modifiée d'aucune manière. Je présume donc que la nouvelle revision des statuts nous la donnera à peu près semblable à celle des statuts revisés du Canada de 1886. L'article 2 dit :

Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " union ouvrière " signifie toute association temporaire ou permanente faite pour régler les relations entre ouvriers et maîtres, ou pour imposer des conditions restreignant l'exercice de quelque métier ou industrie,—qui, sans le présent acte, aurait été réputé association illégale, comme tendant à mettre une ou plusieurs restrictions à l'exercice du commerce."

L'article 4, paragraphe 1, dit :

Une convention faite entre membres de l'union ouvrière comme tels, touchant les conditions auxquelles les membres de l'union ouvrière, dans le temps, vendront ou ne vendront pas leurs produits, exerceront ou n'exerceront pas leur industrie, agiront ou n'agiront pas comme employeurs ou employés;

N'autorisera :

Art. (4), les cours à admettre des procédures en justice, intentées dans le but de réclamer ou recouvrer directement des dommages-intérêts contre une personne qui aura enfreint une des contraventions, etc.

L'article 5 dit que :

" Aucun acte en vigueur en Canada, et pourvoyant à l'établissement et à la constitution en corporation des institutions de charité, de bienfaisance, ou de prévoyance, ne comprendra les unions ouvrières ou ne s'y appliquera; et le présent acte ne s'appliquera pas aux unions ouvrières qui ne seront pas enregistrées sous son autorité.

M. R. L. BORDEN.

L'article 22 dit :

L'objet d'aucune union ouvrière ne sera, par la simple raison qu'il constitue une restriction du commerce, réputée illégale, de manière à rendre les membres de cette union passibles d'une poursuite au criminel pour faits de conspiration ou autrement, ou de manière à rendre nuls ou annulables leurs conventions ou fidéicommis.

Cette loi dit donc effectivement que les unions ouvrières qui se constituent sous son égide, auront certains privilèges, en particulier celui que les conventions qu'elles pourraient faire pour restreindre le commerce ne rendront pas leurs membres passibles d'une poursuite criminelle ou civile. D'après les termes de cette loi, il semblerait que les employeurs et les employés sont placés sur le même pied. Leur mode d'organisation est très simple. Sept membres ou plus peuvent former une union ouvrière à la seule condition de faire une déclaration.

Avant d'arriver à la loi de la Nouvelle-Zélande, au sujet de laquelle je désire dire quelques mots plus tard, il sera peut-être bon de voir comment sont organisés les ouvriers au Canada, et bien que je ne prétende pas avoir de connaissances personnelles à ce sujet, j'ai fait une étude sérieuse de la question et j'ai en main un mémoire qui m'a été remis par une personne très au fait de la question. Je désire soumettre à cette Chambre certaines parties de ce mémoire qui me semblent importantes, afin que les honorables députés, qui n'ont pas les mêmes renseignements, puissent connaître de quelle manière les ouvriers sont organisés au Canada. Les unions dont il est d'abord question dans ce mémoire sont les unions organisées par le Conseil des Métiers et du travail du Canada. Le mémoire est ainsi conçu :

L'union locale est la base. Par exemple, les boulangers de Toronto, Montréal, Victoria ou Halifax se forment en union locale dans leurs villes respectives dans le but d'améliorer leur situation.

Les boulangers d'autres villes dans les Etats-Unis font la même chose. D'après le même principe d'union des ouvriers dans les différentes villes, les différentes unions locales du pays (Canada et Etats-Unis) s'unissent pour se protéger davantage. L'union de toutes ces associations constitue l'union internationale qui ne s'occupe que de questions de commerce. Dans presque chaque cas, il y a une caisse de secours pour maladie et décès.

L'union locale a plein pouvoir de décider si elle fera une grève ou non. Elle peut se mettre en grève sans l'approbation de l'Internationale, mais en le faisant, elle perd d'après les règlements de l'Internationale, ses droits aux bénéfices et aux secours de grève. Si la grève est décidée avec l'approbation de l'Internationale, celle-ci accorde des secours de grève. Le fonds sur lequel sont pris ces secours, de même que celui créé pour les besoins généraux de l'Internationale est formé à l'aide d'une taxe imposée à chaque membre des unions locales constituant l'Internationale.

L'Internationale n'a pas le droit d'ordonner une grève. Ses fonctions consistent seule-

ment à refuser la sanction à une grève déjà décidée par une union locale ou à l'approuver.

L'Internationale élit ses officiers à ses conventions annuelles ou biennales.

Presque toujours on nomme un Canadien membre de l'exécutif de l'Internationale par courtoisie pour les unions locales, et ce représentant canadien veille aux intérêts canadiens.

L'Internationale a un organisateur dont le devoir est de visiter les différentes villes afin d'organiser les ouvriers en unions locales. Les organisateurs canadiens ont charge du territoire canadien, mais vont aussi dans certaines parties du territoire américain.

Le meilleur rapport qu'un officier de l'Internationale peut faire à la convention annuelle est qu'il n'y a pas eu de grève pendant l'année. Ce rapport signifie que les fonds de l'International ont été conservés pour le bénéfice des malades, de ceux qui sont sans emploi, et les familles des défunts. L'Internationale a tout intérêt à éviter les grèves et à les régler.

Dans plusieurs cas, les patrons préfèrent traiter avec les officiers de l'Internationale dans le règlement des différends parce que ceux-ci ont une plus grande expérience et plus de jugement. C'est ce que l'on a eu, par exemple, à Toronto, où les patrons relieurs ont refusé de traiter avec les représentants de l'union locale et ont insisté pour s'entendre avec un officier de l'Internationale.

Lorsqu'on m'a remis ce mémoire, j'avais eu déjà avec quelques patrons une conversation sur le mode d'opération de l'union Internationale et je dois avouer que j'ai été très surpris lorsqu'ils m'ont dit, je ne dirai pas tous, qu'ils avaient plus d'une fois refusé de traiter avec les unions locales ou avec leurs chefs, parce qu'ils voulaient que le règlement qu'ils feraient fut sanctionné et approuvé par le représentant de l'Internationale, et avoir de lui la garantie qu'il établirait, ainsi qu'ils le disaient, la paix industrielle basée sur la convention intervenue. Je crois que pour beaucoup d'entre nous, l'intervention de l'Internationale dans les questions ouvrières de ce pays ne s'est pas présentée sous cet aspect. Il est évidemment de l'intérêt de l'Internationale d'empêcher une grève lorsque la chose est possible, et conséquemment, un officier de l'union Internationale qui vient des Etats-Unis à Toronto ou qui va du Canada dans un des états de la Nouvelle-Angleterre, n'a pour mobile de tous ses actes qu'un ardent désir de régler par la conciliation le différend entre le patron et les employés. Le mémoire contient autre chose en justification des actes de l'Internationale :

La main-d'œuvre a autant de droits à s'unir d'un pays à un autre que le capital en a. Vous savez sans doute qu'il y a de grandes compagnies ayant des affiliations internationales; par exemple, la " International Harvester Co.", la " International Metal Trades Association ", qui sont tout simplement une union internationale des employeurs et autres.

Le mémoire continue :

L'union internationale des ouvriers est nécessaire afin de faire face à l'union internationale des patrons.

Je fais ces citations afin de faire connaître l'attitude de l'Internationale au sujet des organisations ouvrières elles-mêmes. L'organisation dont je viens de parler se rapporte au commerce et comprend les secours en cas de maladie et de mort, etc. A part cela, les unions ouvrières au Canada sont organisées indépendamment de l'Internationale et comme unions canadienne seulement dans un but de législation et de discussion. Le Congrès des Métiers et du Travail du Canada, n'a, autant que je sache, aucune juridiction ni sur les grèves ni sur les questions dont je viens de parler, mais les diverses unions ouvrières de chaque ville envoient des délégués au conseil central, que l'on désigne généralement sous le nom de Conseil des Métiers et du Travail. Ce conseil administre d'une façon générale les questions ouvrières dans la ville ou le village. Ses fonctions sont en grande partie législatives. En outre, les unions ouvrières locales et les conseils de métiers dans tout le Canada envoient des délégués à la convention que l'on appelle le Congrès des Métiers et du Travail du Canada, et qui se réunit tous les ans. Le dernier a été tenu à Victoria, C.-A., au mois de septembre 1906. Ces congrès annuels élisent les officiers qui forment l'exécutif fédéral. Le devoir de cet exécutif est de surveiller les questions ouvrières d'une façon générale et de porter une attention toute particulière à la législation du parlement fédéral. Cet exécutif se fait représenter par un agent parlementaire à Ottawa dont la mission est de surveiller les lois qui s'y font. A cette convention annuelle a lieu l'élection des exécutifs provinciaux dont les devoirs sont, par rapport aux législatures provinciales, les mêmes que ceux de l'exécutif fédéral, et leur droit est de protester contre une législation provinciale ou de l'approuver.

Le Congrès fédéral est suprême au Canada dans les questions de travail, tout comme la Fédération américaine du Travail est suprême dans les Etats-Unis, et le Congrès des métiers en Angleterre, mais il y a naturellement de grands liens de sympathie entre les Congrès des Métiers et du Travail du Canada et des Etats-Unis.

A cela il faut ajouter les grandes organisations de chemins de fer du pays. Le plus grand nombre de ces organisations ne sont pas affiliées présentement au Congrès des Métiers et du Travail, mais elles ont leur représentant particulier à Ottawa. Cependant, quelques-unes de ces organisations de chemins de fer, comme par exemple, celle des cantonniers, sont affiliées au Congrès des Métiers et du Travail avec lequel elles sont en parfaite harmonie.

Jusqu'à présent, j'ai parlé des unions ouvrières et du Congrès des Métiers et du Travail, mais je ne dois pas oublier de mentionner l'association provinciale des ouvriers travailleurs dans les Provinces maritimes, qui, autant que je puis le savoir, n'est affiliée à aucune organisation ouvrière. Cette

association compte un grand nombre de membres dans les Provinces maritimes, spécialement dans la Nouvelle-Ecosse, et elle exerce une très grande influence sur les questions ouvrières dans cette province. Il y a aussi, plus spécialement dans la province de Québec le congrès national de travail qui, je crois, ne compte pas un très grand nombre de membres, et il y a en outre l'organisation des Chevaliers du Travail dont les membres se recrutent surtout dans la province de Québec. Il peut y avoir d'autres organisations ouvrières sur lesquelles on n'a pas appelé mon attention.

Pour en arriver maintenant à la législation de la Nouvelle-Zélande que je choisis surtout parce qu'elle est la plus avancée que je connaisse, je dois dire que la loi actuellement en vigueur dans la Nouvelle-Zélande est une augmentation et une modification d'un acte qui, je crois, a été adopté vers l'année 1894. Cette loi s'appelle l'acte de conciliation et d'arbitrage industriel de 1900, qui modifiait et consolidait plusieurs lois antérieures. En peu de mots le but et les dispositions de cette loi sont les suivants : la première condition exigée par la loi est l'organisation des employeurs et employés. On arrive à cette organisation par l'établissement d'unions industrielles d'employeurs et d'employés, selon le cas, qui prennent un corps politique en faisant une déclaration à cet effet. Chaque union est obligée d'avoir des règlements qui entre autres choses doivent pourvoir à l'exécution des conventions industrielles et obligent à tenir une liste fidèle des membres actifs de l'association. Deux employeurs ou sept employés peuvent constituer une union ; chaque union est obligée d'avoir un bureau principal, et de donner annuellement une liste de ses officiers et de ses membres. La Nouvelle-Zélande est divisée en district ; chaque bureau de conciliation se compose d'un nombre inégal de personnes, pas plus de cinq ; les unions industrielles d'employeurs et les unions industrielles d'employés élisent chacune dans leur district respectif un nombre égal de représentants ; les personnes ainsi élues élisent un président. Il y a des dispositions très précises pour les élections en cas de vacances causées par la mort. Dans les cas de conflits industriels—cette expression dans la loi de la Nouvelle-Zélande a une portée très grande—chaque partie contestante peut soumettre la dispute au bureau de conciliation.

Le bureau de conciliation dans la Nouvelle-Zélande n'a pas de pouvoirs qui obligent. Son devoir est de s'enquérir et de chercher à effectuer un règlement qui, s'il est accepté, prend le nom de convention industrielle. Cette convention doit être respectée pendant six mois au moins, et pas plus de trois ans, mais elle reste en vigueur à l'expiration de cette période jusqu'à ce qu'une autre convention ait eu lieu ou qu'une autre décision ait été prise. Conséquemment, lorsque vous avez réussi à amener les employeurs et employés dans un métier quelconque à accepter la décision de la chambre de conciliation ; lorsque vous avez réussi à leur faire accepter une convention, vous rendez par le fait toute grève impossible, parce que la convention devra se continuer tant qu'une nouvelle n'aura pas été faite, ou une nouvelle décision rendue.

M. R. L. BORDEN.

Il est encore loisible aux parties, d'après la loi de la Nouvelle-Zélande, de s'entendre par avance pour accepter les propositions du bureau de conciliation, vu que ce bureau ne peut que soumettre ses vues sans les imposer ; ou bien, les parties peuvent s'entendre après que les propositions ont été soumises et celles-ci sont susceptibles d'être intercalées avec ou sans modifications dans le règlement industriel.

S'il est impossible d'arriver à une entente par l'intermédiaire du bureau de conciliation, l'une ou l'autre des parties peut après avoir donné avis, porter la question devant le tribunal d'arbitrage. Ce dernier a juridiction dans toute l'étendue de la colonie, tandis que les bureaux de conciliation ont une juridiction régionale seulement. Le tribunal d'arbitrage est composé de trois membres nommés par le gouvernement, l'un recommandé par les unions de patrons qui, au besoin, font leur choix par voie de scrutin, l'autre recommandé par les unions ouvrières de la colonie et le troisième est un juge de la cour suprême du pays qui agit comme président. Ce tribunal a le pouvoir de régler et de décider les conflits du travail qui lui sont soumis, et l'on sait que l'une ou l'autre des parties en cause devant un bureau de conciliation a le droit, si celui-ci ne réussit pas à effectuer un règlement, de porter la plainte devant le tribunal d'arbitrage sur un simple avis à cet effet.

L'emploi de conseils ou de procureurs est facultatif devant le bureau de conciliation comme devant le tribunal d'arbitrage. Malheureusement pour les avocats de cette colonie, la loi défend au bureau de conciliation d'accorder les frais aux agents des parties contestantes, qui payent elles-mêmes les services de leurs avocats. Deux membres du tribunal forment le quorum. La décision de la majorité est finale : quand deux membres siègent et ne s'accordent pas, la décision du président est celle du tribunal.

La sentence du tribunal est valide pour une période ne dépassant pas trois ans.

La sentence peut affecter des industries étrangères au litige soumis à l'arbitrage, mais celles-ci peuvent demander une mitigation de la sentence et le tribunal a le pouvoir de l'accorder.

La sentence ne lie pas seulement les patrons syndiqués qui sont directement intéressés, mais tous les patrons engagés dans la même industrie et faisant affaire dans les limites de l'arrondissement industriel. Elle lie non seulement les membres de l'union, mais encore tous les ouvriers au service d'un

patron qu'elle atteint. Quand une fois une sentence est rendue, sa portée est très vaste et très étendue.

Aux termes de l'amendement de 1901, les unions de travail comprises dans un arrondissement particulier sont également liées par la sentence arbitrale, même si elles ne se sont pas inscrites comme union industrielle selon la loi.

Il serait peut-être à propos de lire deux des dispositions de la loi, afin de faire voir aux députés qui s'intéressent à ces questions, combien est vaste la portée de la loi de la Nouvelle-Zélande. Je lirai l'article 86 et l'article 87 de la loi de 1900 tels que modifiés par la loi de 1901. Voici le premier :

1. La sentence devra être rédigée de façon à exprimer le plus clairement possible la décision du tribunal, évitant toute subtilité, quand faire se pourra, désignant:

(a) Chacune des parties contestantes atteinte par la sentence, y compris dans tous les cas chacune des unions industrielles, des associations industrielles ou chacun des patrons qui sont parties au litige lors du prononcé de la sentence:

(b) L'industrie à laquelle s'applique la sentence;

(c) L'arrondissement industriel concerné, qui est, dans tous les cas, l'arrondissement où les procédures ont été constituées;

(d) La durée de la sentence, qui ne doit, dans aucun cas, dépasser trois ans à la date du prononcé d'icelle;

Pourvu que nonobstant l'expiration du terme de la sentence, celle-ci reste en vigueur jusqu'à ce qu'une autre ait été rendue, excepté dans le cas où l'inscription d'une union industrielle d'ouvriers atteinte par telle sentence a été annulée en vertu des dispositions de l'article 20, paragraphe2.

2. La sentence doit aussi exprimer clairement ce que doit faire et ne doit pas faire chacune des parties atteinte par la sentence, ou les ouvriers qu'elle concerne et peut prescrire une alternative quelconque falcultative aux parties;

Pourvu que le tribunal d'arbitrage n'ait en aucun cas le pouvoir de fixer la limite d âge pour commencer ou compléter un apprentissage.

3. Sous l'empire de cette loi, la sentence arbitrale engage et lie comme partie subséquente toute union industrielle, association industrielle, tout patron qui n'étant pas une des parties contestantes, est, en tout temps pendant la durée de la sentence, engagé dans ou intéressé à une industrie atteinte par telle sentence dans les limites de l'arrondissement industriel auquel elle se rapporte.

Dans la loi de 1901, les paragraphes suivants sont ajoutés aux précédents :

4. Il est loisible au tribunal d'arbitrage de restreindre l'application de sa sentence à toute cité, ville ou tout district situé dans les limites d'un arrondissement industriel ou qui en fait partie;

5. Dans ces cas, le tribunal a le pouvoir, sur la demande de tout patron, union industrielle ou association industrielle comprise dans un arrondissement industriel quelconque où la sentence est en vigueur, d'étendre l'application des dispositions de telle sentence (au cas où celle-ci aurait été restreinte dans son application comme susdit) à tout arrondissement industriel ;

6. Si le tribunal le juge à propos, il peut restreindre l'application de toute sentence rendue antérieurement en vertu de la loi principale, à une cité, ville ou localité particulière située dans un arrondissement quelconque où la sentence est présentement applicable;

7. Il est loisible au tribunal d'accorder, après en avoir donné avis aux parties qu'il jugera à propos ou en avoir été requis, la restriction ou l'extension mentionnée dans les paragraphes 5 et 6.

L'article 87 de la loi de 1900 tel qu'amendé par la loi de 1901 se lit comme suit :

Relativement à toutes les sentences arbitrales antérieures ou postérieures à l'institution de cette loi, le tribunal exercera, lorsqu'il en sera requis, en tout temps pendant la durée d'une sentence, les pouvoirs spéciaux suivants, à savoir :

1. Le pouvoir de modifier les dispositions de la sentence dans le but d'y corriger quelque erreur ou de leur donner plus d'effet;

2. Le pouvoir d'étendre l'application de la sentence de façon à atteindre et lier comme partie à icelle une union de travail, union industrielle, association industrielle ou un patron quelconque du pays qui jusque-là n'était ni lié ni atteint par icelle, mais qui est engagé dans ou intéressé à la même industrie atteinte par la sentence.

Ainsi de suite. Inutile de lire le reste de cet alinéa qui est rempli de termes techniques. Le paragraphe 3 est ainsi conçu :

Sous l'empire de cette loi, la sentence atteint aussi et lie tout ouvrier qui, ne faisant pas partie d'une union industrielle touchée par telle sentence, est en tout temps pendant qu'elle est en vigueur, engagé au service d'un patron qu'elle atteint et lie; et tout tel ouvrier qui enfreint la sentence arbitrale est passible d'une amende ne dépassant pas £10 recouvrable comme s'il était partie à la sentence.

Telles sont les dispositions de la loi de la Nouvelle-Zélande qui ont trait aux relations entre patrons et ouvriers. J'ajouterai que les sentences du tribunal d'arbitrage sont rendues exécutoires par des peines sévères ; leur exécution est laissée à la discrétion du tribunal, qui refuse ou ordonne de les mettre en vigueur. Dans ce dernier cas, il a beaucoup de latitude quant au choix des moyens d'exécution.

Voici en résumé les dispositions de la loi de la Nouvelle-Zélande :

Elle s'applique aux industries seulement dont les patrons et les ouvriers sont formés en unions ;

Elle ne défend pas la conciliation ou l'arbitrage privé ;

L'Etat épuise tous les moyens de conciliations avant le recours à l'arbitrage.

Si les moyens de conciliation échouent, les contestants doivent se prévaloir de l'arbitrage.

Il est loisible au tribunal de punir les infractions aux sentences arbitrales. D'autres dispositions de la loi défendent les grèves et "lockouts" au cours des procédures judiciaires. Une fois la sentence rendue,

toute infraction est passible de l'amende et dans certains cas de l'emprisonnement.

L'hon. M. FOSTER : Si aucune des parties ne s'adresse au tribunal d'arbitrage après que le bureau de conciliation a donné sa décision ?

M. R. L. BORDEN : Quand le bureau de conciliation suggère une offre de règlement, il arrive qu'une des parties l'accepte et que l'autre le rejette. Dans le cours ordinaire des choses, c'est la partie favorisée qui est sensée donner l'avis d'appel, parce qu'elle désire obtenir une sentence arbitrale basée sur une décision qui lui est favorable ; on a trouvé dans le pratique qu'une des parties donne toujours l'avis nécessaire.

On soulève plusieurs objections contre la loi de la Nouvelle-Zélande. On dit d'abord qu'elle restera dans le domaine de l'expérimentation tant qu'elle n'aura pas subi l'épreuve des temps de dépression et de la pénurie du marché. La main-d'œuvre ayant été abondante et les gages rémunérateurs depuis sa promulgation, on est porté à dire que la loi de conciliaton n'a pas encore donné la mesure de ce qu'elle peut accomplir. Dans l'intervalle, cependant, elle a servi à régler des centaines de conflits économiques. On trouvera à la bibliothèque, consignés dans de nombreux volumes, les rapports des délibérations du bureau de conciliation et du tribunal d'arbitrage de la Nouvelle-Zélande, ainsi que le résultat de leurs décisions, qui ont été acceptées tant par les patrons que par les employés.

On dit encore que l'homme ne peut être forcé à travailler et qu'en conséquence nulle sentence arbitrale ne peut contraindre le travail. D'un autre côté, l'ouvrier prétend, dit-on, que nulle sentence arbitrale ne peut contraindre le capital, car les industriels cesseront certainement leurs exploitations particulières si les conditions auxquelles on veut astreindre leur besogne ne les satisfont pas.

Cette objection, ce me semble, est faite au mépris d'un principe fondamental qui implique de la part du patron le besoin d'exploiter son industrie et, de la part de l'ouvrier, le besoin d'obtenir du travail. Il ne s'agit pas d'individus qui refusent d'employer la main-d'œuvre ou de la main-d'œuvre qui refuse de travailler, mais plutôt d'individus qui désirent employer l'autre et de celle-ci qui est impatiente de travailler. Qu'apporte la grève, en définitive, à l'ouvrier, si ce n'est une perte considérable et la misère pour lui-même et sa famille ? L'ouvrier demande à travailler, mais se croit maltraité. On entend parler des grèves entre patrons et ouvriers, comme si les individus qui fournissent le travail n'étaient pas des êtres humains absolument semblables. Placez mille ouvriers à la place de mille patrons et ils envisageront le problème ouvrier comme le font les capitalistes. D'un autre côté, mettez mille patrons à la place de mille ouvriers et vous verrez qu'ils sont en grande partie, au sujet des unions, imbus des mêmes idées que partagent de nos jours les ouvriers. Ce sont tous des êtres humains, sujets aux imperfections de notre nature et chacun est fortement enclin à envisager la question à son propre point de vue. Il est probable que les patrons sont souvent égoïstes et il n'est pas trop de dire qu'il se trouve parfois des ouvriers insatiables. On a dit l'autre jour à la Chambre que le seul moyen d'amener une réconciliation entre le capital et le travail est de les laisser tous deux en grève pendant sept ou huit mois, jusqu'à ce qu'ils soient complètement rendus et lorsqu'arriverait le moment psychologique, la réconciliation serait facile. Monsieur l'Orateur, s'il est en la puissance du parlement canadien de deviser un moyen quelconque pour effectuer cette réconciliation, que ce soit d'abord, comme base d'entente, la rencontre des patrons avec les ouvriers, puis ensuite la suppression, au moyen des négociations ou de l'arbitrage obligatoire, des ennuis d'une grève ou d'un lock-out ; que ce soit, dès les débuts si possible, un effort pour empêcher d'avoir recours en définitive à ce moyen bien souvent inutile, les grèves et les lock-out. Quels ont été les résultats de ces perturbations. D'un côté, des patrons forts d'un droit indiscutable et déterminés à ne rien céder ; de l'autre des ouvriers aussi fortement retranchés derrière leurs demandes. Ils se tiennent tête ainsi pendant de longs mois ; on a recours à la violence ; le sang coule même et la vie et le développement en souffrent, de même que la paix industrielle, si essentielle, au dire des patrons, à l'avancement de leurs entreprises. Finalement, dans la plupart des cas patrons et employés font des concessions mutuelles, mais ce règlement laisse un ferment de rancune et de haîne dans le cœur des deux parties. Ne vaudrait-il pas infiniment mieux trouver un moyen de prévenir ces résultats ? On dit que le plan adopté dans la Nouvelle-Zélande ne saurait être efficace à moins que patrons et ouvriers se forment en union. Je ne vois aucune objection à ce que le capital et le travail s'organisent dans un but de protection mutuelle et à mon sens, cette tendance s'accentue chaque jour davantage. L'ouvrier comme le patron perfectionnera son organisation et je ne vois pas qu'il y ait de sérieuses objections à cela. Que la main-d'œuvre se syndique tant qu'elle pourra et que le capital en fasse autant ; mais édictons des lois qui aplaniront les difficultés entre ces grands facteurs dont les intérêts s'entrechoquent en quelque façon, bien qu'ils soient jusqu'à un certain point identiques. La question est de la plus grave importance pour nous et je crois être justifiable d'y attirer l'attention de la Chambre.

Un mot et je termine. Il me semble que la nécessité d'une loi remédiatrice s'impose et qu'un moyen serait d'en confier la préparation à un petit comité de membres du parlement qui auraient fait une étude sérieuse de ce sujet. C'est ainsi que l'on procède en

Angleterre quand il s'agit d'innovations comme celle-ci dans la législation. Nulle loi—pas même celle que l'hon. ministre du Travail (M. Lemieux) a présentée et que je n'ai pas encore eu le temps d'étudier suffisamment, vu que j'en ai reçu la copie hier soir seulement—devrait être imposée aux patrons et aux ouvriers sans avoir au préalable donné toute la chance possible aux deux parties de soumettre leurs objections. C'est pourquoi je dis que nous devrions avoir un comité composé, autant que possible d'hommes qui ont fait une étude spéciale de ce sujet et que ce comité donne aux patrons et aux ouvriers toute la latitude voulue pour faire valoir leurs objections contre la mesure dans son ensemble ou dans ses détails et suggérer les moyens les plus pratiques pour améliorer la condition actuelle. J'ai la conviction, d'après ce que je connais du sentiment ouvrier, que le travailleur lui-même sent que les grèves ne devraient plus à l'avenir paralyser les grands services publics ; il sent—du moins un grand nombre d'entre eux—qu'il est intolérable de supprimer l'approvisionnement des articles indispensables, tel que le charbon, à cause de difficultés existantes entre le capital et le travail. Je crois que l'ouvrier, comme le capitaliste, est disposé à aborder cette question d'une façon raisonnable. De la sorte, le comité dont je propose la formation, pourra obtenir une foule de renseignements précieux des deux parties intéressées. J'ai l'honneur de proposer, monsieur l'Orateur, la résolution que je viens de remettre entre vos mains.

L'hon. M. LEMIEUX : Je ne savais pas que l'hon. député (M. R. L. Borden) devait proposer sa résolution aujourd'hui. Je suis tout de même en état de répondre immédiatement à son principal argument. L'hon. député dit qu'il est nécessaire de nommer un comité pour recueillir des informations au sujet des grèves et lockouts qui se produisent périodiquement au Canada. Je crois au contraire que le moyen le plus effectif de se procurer ces informations est par l'intermédiaire du département du Travail créé par mon prédécesseur, l'hon. sir William Mulock. Si l'hon. député (M. R. L. Borden) lit chaque mois, (et je crois qu'il la lit), la "Gazette du Travail," il doit savoir que le département a à son service un personnel complet de correspondants dans les centres industriels du pays et que ces correspondants envoient tous les mois des renseignements détaillés sur les grèves et les lockouts qui se produisent dans le pays. En deuxième lieu, s'il lit (et je sais qu'il le lit) le rapport annuel du département du Travail, il sait que ce rapport donne un tableau de toutes les grèves et lockouts qui ont eu lieu au cours de l'année. Consultons le rapport annuel qui a été déposé dans les premiers jours de la session. L'hon. député verra à la p. 79 le commencement d'un chapitre consacré aux grèves et au Canada pendant l'année terminée le 30 juin 1906, ainsi que des tableaux comparatifs pour les années civiles de 1901 à 1905 inclusivement. Les renseignements sont complets. Le premier tableau donne la nature des conflits économiques qui ont surgi au cours de l'exercice. Le suivant indique le nombre de ces conflits pour chaque mois. Un autre donne le total des maisons ou établissements qui ont eu à souffrir de ces différends ouvriers ; puis nous avons ensuite le nombre d'ouvriers impliqués. Un autre tableau indique la perte de temps causée par ces grèves. Il ressort que ces dernières ont causé au cours du dernier exercice financier, une perte approximative de 343,801 jours d'ouvrage.

Puis le tableau suivant donne le nombre des jours de chômage chaque mois. En un mot, monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'il y ait sur le continent des rapports compilés avec plus de soin et donnant plus de détails que ceux qui ont été préparés par les fonctionnaires du ministère du Travail. Un tableau indique le nombre des différends industriels par provinces et un autre par catégories industrielles. Il y a aussi un tableau qui indique la cause des différends ouvriers. Il appert d'après ce tableau, que dans 56 cas un des griefs était l'augmentation de salaires et que de ce nombre 44 ont été motivés exclusivement par cette raison. La principale cause suivante de griefs est l'objection à l'emploi de certaines personnes ; 17 grèves ont eu lieu pour cette raison, 11 desquelles à cause que les ouvriers n'étaient pas de l'union. Un autre indique les moyens employés pour le règlement de 116 différends ouvriers au cours de l'année. De ce nombre, 55 sont le fruit de négociations entre les parties intéressées, 27 par la substitution d'autres ouvriers aux grévistes et 19 par la reprise du travail sans négociations. Cinq différends ont été réglés par la conciliation, dont quatre par l'intervention amicale du département du Travail. Un autre tableau indique le résultat des difficultés ouvrières qui ont été réglées au cours de l'année ; un autre donne les métiers et industries qui ont été concernés ; un autre indique la cause des grèves depuis 1901 jusqu'à 1905 inclusivement ; un autre encore fait voir de quelle manière les règlements ont été effectués. De sorte que nous avons un état complet et détaillé, compilé pour nous par nos fonctionnaires, qui sont les personnes les mieux accréditées pour exécuter ce travail. Ces tableaux nous donnent la vérité sur l'origine, la durée et le règlement des grèves au Canada.

L'honorable député (M. R. L. Borden) se rappelle sans doute qu'une commission royale a été nommée en 1902 pour faire une enquête sur les conflits économiques dans la Colombie-Anglaise. Cette commission était composée de l'hon. juge en chef Gordon Hunter, de la Colombie-Anglaise, qui en était le président, le R. M. Elliot S. Rowe et M. W. L. Mackenzie King, sous-ministre du Travail, secrétaire. Le rapport de cette commission devrait être lu par tous les dé-

putés. Il n'y est pas question seulement des difficultés qui existaient dans le temps dans les houillères de la Colombie-Anglaise, mais de l'origine des grèves et des difficultés industrielles qui existaient au Canada, particulièrement dans l'ouest du pays. Souffrez que je lise quelques en-têtes de ce rapport, qui a été publié en 1903 :

1. Les devoirs des patrons et des employés au sujet des grèves.
2. Les droits des patrons et des employés au sujet des grèves.
3. Les droits des ouvriers syndiqués et non syndiqués.
4. Les grèves par sympathie.
5. La grève pour le principe unionniste.
6. La nécessité de connaître la définition des droits et devoirs des unions.
7. Les unions internationales.
8. Certaines organisations ouvrières qui ne sont pas des unions légitimes.
9. La Fédération des mineurs de l'Ouest, la Fraternité unie des employés de chemins de fer et l'Union américaine du travail.
10. La littérature incendiaire et condamnable.
11. La reconnaissance légale des unions.
12. L'étiquette de l'union et le tableau des jaunes et des usines frappées de boycott.
13. Le boycott, l'intimidation et l'emploi des sentinelles.
14. Les mesures préventives par les parties contestantes.
15. Les mesures préventives par l'Etat.
16. Plus de publicité.
17. Bureaux de conciliaion.
18. L'arbitrage obligatoire.
19. L'enquête obligatoire.
20. Les chefs ouvriers.
21. L'intervention des chefs étrangers.
22. La violation des contrats.
24. La liste noire.
25. Les heures de travail.

Le rapport de la commission royale nommée par sir Wm Mulock pour étudier les difficultés industrielles dans la Colombie-Anglaise, contient un état complet et détaillé de ces difficultés, principalement dans l'Ouest. L'honorable député a parlé de la loi de conciliation. Nous devons admettre, monsieur l'Orateur, que la loi de conciliation suffisait aux débuts ; elle a été le premier pas dans la bonne voie. L'honorable député a affirmé que cette loi n'avait pas réussi dans le cas de la grève de Buckingham. Il changera peut-être d'opinion quand il saura qu'une cinquantaine d'autres grèves ont été réglées grâce à cette loi. Il doit savoir que si elle n'a pas eu de résultat à Buckingham, c'est que l'une des parties intéressée a refusé l'intervention du département du Travail et l'intervention de la loi de conciliation. Mais cette loi a fort bien réussi, lors de la grève de Valleyfield, de même que dans la grève des débardeurs, à Halifax.

M. BERGERON : En quoi s'est-il montré efficace ?

L'hon. M. LEMIEUX : Jusqu'à la dernière minute grévistes et patrons ont refusé d'en venir à une entente ; il fallut faire sortir la troupe ; et une fois la troupe sur les lieux, on pria le département de s'interposer, et en très peu de temps il fut effectué un règlement.

M. BERGERON : Quelles furent les conditions du règlement ; l'honorable ministre le sait-il ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'en connais pas les détails ; mais je sais que la grève fut réglée grâce à l'intervention du bureau du Travail. Même résultat à l'occasion des troubles de Sainte-Croix, comté de Charlotte, (N.-B.). Je le répète, si l'acte de conciliation n'a pas donné de résultats dans la grève de Buckingham, c'est parce que l'une des parties refusa d'accepter la médiation du bureau du travail sous l'empire de l'acte en question. A l'égard de la grève des télégraphistes et de l'application de l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer, l'honorable député a demandé si je ne m'étais pas trompé l'autre jour lorsque je déclarai que la grève des télégraphistes avait été réglée en conformité de la décision. Si je me rappelle bien, il s'agissait de fixer un minimum de salaire et trois personnes furent désignées pour régler la contestation en conformité des dispositions de l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer. On fit une enquête ; cette enquête était obligatoire, et la décision fut rendue publique ; mais, bien que le règlement n'ait pas été effectué aussitôt après que la décision eut été rendue publique, et bien que ce règlement n'ait pas été effectué exactement en conformité des termes de la décision, ce n'en est pas moins parce que la décision avait été rendue publique que le règlement fut effectué ; car c'est la crainte de l'opinion publique qui engagea la compagnie à en venir à une entente avec l'union des télégraphistes. Comme je l'ai dit, le règlement ne fut pas couché dans les termes mêmes de la décision, mais il fut effectué comme résultat de la décision.

Monsieur l'Orateur, le Parlement en édictant l'acte de conciliation déposé par sir William Mulock, a fait un pas dans la bonne voie ; il en a fait un autre en édictant l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer ; et je prétends que le bill que j'ai déposé, l'autre jour, doit maintenant être adopté par la Chambre dans l'intérêt des classes ouvrières aussi bien que des capitalistes. A mon avis, cette mesure résoudra toutes les difficultés actuelles et satisfera l'opinion publique ; les lettres qu'on m'a adressées, les adhésions qui m'ont été transmises de la part des journaux et des sociétés ouvrières du Canada, me font croire que ce bill satisfera l'opinion publique.

L'honorable député a fait allusion aux lois adoptées dans la Nouvelle-Zélande ; et je lui suis reconnaissant de l'étude très consciencieuse qu'il a faite des actes en vigueur dans cette colonie. Mais qu'il n'oublie pas que dans la Nouvelle-Zélande, comme en Australie, il a été adopté des lois très radicales sur nombre de sujets importants, et que ces lois,

bonnes peut-être pour la Nouvelle-Zélande ou l'Australie, peuvent fort bien ne pas convenir au Canada. Quant à l'arbitrage obligatoire, qu'a préconisé l'autre jour l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), les sociétés ouvrières du Canada,—s'il m'est permis de parler en leur nom,—y sont opposés. Depuis que le présent bill a été déposé, ces jours derniers, j'ai rencontré plusieurs chefs ouvriers, qui font partie de la députation, et ils se sont déclarés hostiles à l'adoption d'une mesure d'arbitrage obligatoire. Ces messieurs, sans doute, parlent en connaissance de cause. Le congrès ouvrier qui s'est réuni à Victoria, au mois de septembre ou d'octobre, s'est prononcé contre l'adoption d'une loi d'arbitrage obligatoire. Le bureau du travail est rempli de protestations de la part des sociétés ouvrières du Canada contre l'arbitrage obligatoire.

Voyons, monsieur l'Orateur, quelles sont les principales dispositions du projet de loi que j'ai déposé ? Ce n'est peut-être pas le moment opportun de donner les explications qui seront de rigueur lors de la 2e délibération ; mais les observations que vient de faire l'honorable député me forcent semble-t-il, à faire connaître les dispositions générales de cette loi. Tout d'abord, elle établira des bureaux de conciliation, et tant que ces bureaux n'auront pas terminé leur instruction de l'affaire, toute grève, et tout lockout seront interdits. Les intéressés seront sujets à l'amende si, dans le cours de l'instruction, ils interrompent les opérations.

M. BERGERON : S'ils interrompent le travail ?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, s'ils interrompent le travail. En premier lieu, les dispositions du présent bill s'appliqueront à toute personne propriétaire ou exploitant de mines, moyens de transport ou de communication ou d'aucun service d'utilité publique, y compris des chemins de fer utilisant la vapeur, l'électricité ou autre force motrice, les bateaux à vapeur, réseaux télégraphiques et téléphoniques, installations d'éclairage au gaz, à l'électricité, ou pour la fourniture de l'eau ou de la force.

Aux termes d'un des articles du bill :

Il est interdit à tout patron de déclarer ou de provoquer un lock-out, et à tout employé de se mettre en grève, à l'occasion d'un différend, avant que le sujet de ce différend ait été soumis à un bureau de conciliation et d'investigation, ou dans le cours d'aucune procédure relative à ce différend devant un bureau établi aux termes du présent acte.

Dans tous les cas où un différent aura été porté devant un bureau, tant que le différend n'aura pas été définitivement réglé par le bureau, aucune des parties ni aucun des employés intéressés, ne devra, en conséquence de ce différend, s'immiscer, directement ou indirectement, dans un lock-out ou grève quelconque, ou dans une suspension ou interruption de l'emploi ou du travail; mais les rapports entre patrons et employés ne devront être aucunement modifiés en raison du différend ou de ses suites; mais si, de l'avis du bureau, aucune des parties profitait de la présente disposition ou d'aucune autre disposition du présent acte, pour maintenir injustement un certain état de choses par le moyen de retards, et si le bureau fait rapport au ministre dans ce sens, cette personne sera coupable d'une infraction et passible des peines imposés pour la violation des dispositions de l'article précédent.

M. BOURASSA : Cette loi ne s'applique pas à toutes les industries ?

L'hon. M. LEMIEUX : A toutes les industries qui sont des services d'utilité publique; et le bill renferme une disposition autorisant le Gouverneur en conseil à désigner certaines industries comme tombant sous l'empire de l'acte. C'est l'article 67, lequel est conçu en ces termes :

Il sera loisible au Gouverneur en conseil, en temps opportun , par le moyen d'un avis dans la "Gazette", de déclarer une industrie spécifiée quelconque, moyen de transport ou de communication ou service d'utilité publique, et cette industrie sera considérée dorénavant comme étant régie par les dispositions du présent acte.

Ce n'est pas ici le moment d'expliquer à la Chambre les dispositions du présent bill. En somme, nous avons, au Canada, fait preuve de sagesse dans les dispositions que nous avons édictées relativement aux différends ouvriers ; d'abord, en établissant le bureau du travail, puis en fondant la " Gazette du travail ", qui renseigne les sociétés ouvrières, les patrons et le public canadien généralement, puis en étudiant l'acte de conciliation ; puis en adoptant l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer ; et enfin, en présentant cette année une mesure un peu plus radicale que les précédentes, mais encore assez modérée pour être acceptée par tous les hommes sages du pays. Etant donnés les renseignements qui nous sont fournis par les rapports de la commission royale de 1903, dans les rapports mensuels qui nous sont faits par nos correspondants de toutes les parties du Canada, et les rapports très développés qui sont soumis à la Chambre par le bureau du travail, il me semble parfaitement inutile pour le moment de nommer un comité parlementaire pour recueillir des renseignements à cet égard. Un tel comité enregistrerait probablement les opinions de fabricants en mesure de venir ici pour rendre témoignage devant ce comité ; mais il ne recevrait guère de renseignements de la part des sociétés ouvrières, hors d'état, à cette époque-ci de l'année, de nous transmettre les renseignements demandés par l'honorable député (M. R. L. Borden). A mon avis les informations contenues dans notre rapport et dans la " Gazette du Travail " suffisent amplement pour guider la Chambre relativement aux mesures que nous nous proposons d'édicter dans le cours de la présente session.

M. VERVILLE : Monsieur l'Orateur, j'ai suivi de près le débat au sujet de la propo-

sition actuellement sur le tapis et qui demande la nomination d'un comité spécial pour étudier tout ce qui se rapporte aux différends ouvriers dans toute l'étendue du Canada. On a beaucoup parlé des renseignements fournis par la "Gazette du Travail". En ma qualité de représentant des classes ouvrières ou de toute autre classe de citoyens, je prétends qu'il est de mon droit et du droit de tout membre de la députation d'étudier à fond les conditions du travail, ou toutes autres conditions dans la circonscription que je représente.

Tout député qui aurait fait une telle étude se trouverait en mesure, sans demander la formation d'un comité, d'inviter la Chambre à édicter quelque mesure et de collaborer à la confection de lois convenables. On trouvera à peu près tous les renseignements que pourrait exiger à ce sujet aucun membre de la députation dans la "Gazette du Travail" et dans le rapport de la commission royale, que j'ai lu il y a un an. J'ai souvent déclaré en public, et je déclare encore ici que la députation ne paraît se soucier aucunement de la "Gazette du Travail"; ici on la jette sous son pupitre, et j'imagine que lorsqu'on est chez soi, on la jette dans la rue. Je soutiens que c'est là une des publications les plus importantes émises par le Gouvernement.

Des DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. VERVILLE : On ne lit pas la "Gazette du Travail." On y trouve des renseignements sur tous les sujets, différends ouvriers, grèves, situation de la main-d'œuvre, etc.; avec un nombre suffisant de correspondants qualifiés d'une extrémité à l'autre du pays, nous devrions être pleinement renseignés. S'il éclate des troubles ouvriers dans ma propre circonscription, je n'irai pas trouver mon plus proche voisin pour lui demander de faire une enquête ; je la ferai moi-même ; jugeant que cela fait partie de mes fonctions. Je suis chargé de représenter toutes les classes de ma circonscription électorale et de faire une étude aussi complète que possible de tous les différends qui peuvent éclater dans cette circonscription ; et je prétends que nous sommes tous obligés d'en agir ainsi, sans attendre que la troupe soit appelée sur les lieux.

Le ministre du Travail (M. Lemieux) a nettement déclaré qu'il va déposer une mesure qui préviendra les grèves, et je suis fortement en faveur de l'adoption d'une telle mesure ; car j'ai toujours préconisé le rapprochement du patron et de l'ouvrier comme seul moyen d'éviter les grèves. Mais d'autre part, je n'ignore pas que le mot grève est inscrit dans les statuts de nos sociétés ouvrières, et qu'il devra y rester tant que dureront ces sociétés, car il peut arriver que la grève soit la seule planche de salut de l'ouvrier, son seul moyen d'améliorer sa condition. Que mes collègues de la députation se donnent la peine d'étudier l'histoire des grèves qui se sont produites dans leurs propres circonscriptions; qu'ils ne se contentent pas d'entendre une des parties, qu'ils se renseignent de part et d'autre, et ils seront alors en mesure de juger. Il semblerait que la présente session doive être consacrée à l'examen des questions ouvrières, et je m'en félicite ; les classes ouvrières du Canada, je le sais, sont très heureuses de voir que les questions qui les intéressent vont être discutées dans cette enceinte. Je suis quelque peu renseigné sur la mesure que le ministre du Travail voudrait faire adopter ; mais il est inutile de la discuter tant que le texte du projet de loi n'aura pas été remis à la députation. Je suis fortement en faveur de l'adoption de pareille loi, et nous nous rendrons compte, je pense, une fois cette mesure déposée, qu'il n'est aucunement nécessaire de nommer un comité comme le demande le chef de l'opposition.

On dira peut-être que le Parlement dépense l'argent sans compter ; mais je n'en aimerais pas moins à savoir ce que coûtera un tel comité et si l'on se propose d'indemniser les ouvriers qui seront appelés à rendre témoignage. Dans la négative, les grands fabricants et propriétaires de mines viendront à Ottawa plaider leur cause devant ce comité, tandis que les ouvriers établis dans les régions éloignées de la capitale ne seront pas en mesure de soumettre leurs griefs. Ce que je demande, c'est qu'on légifère. Qu'on légifère à tort s'il le faut, mais qu'on légifère ; car il vaut mieux avoir des loi défectueuses que de n'en avoir d'aucune sorte ; on est toujours à même de modifier une loi défectueuse, mais une loi inexistante ne saurait être améliorée. La Chambre fera mieux de légiférer que de nommer un comité d'enquête. Que le ministre du Travail soumette son projet de loi, et il ne se trouvera pas un seul député qui ne soit en mesure d'en discuter l'opportunité, en se fondant sur sa propre connaissance du régime du travail dans sa circonscription. Je me propose d'examiner à fond ce projet de loi, et ce sera, je l'espère, pour le plus grand bien des classes ouvrières, des capitalistes et du pays généralement.

Les membres de la députation, j'en suis persuadé, trouveront à se renseigner auprès de leurs commettants, et n'auront aucune difficulté à se prononcer pour ou contre les dispositions du bill en 2e délibération. Il a été question d'arbitrage obligatoire ; il se peut que personnellement je sois favorable à l'adoption d'une mesure dans ce sens ; mais je n'ignore pas que les classes ouvrières au Canada ne sont pas disposées à accepter une telle mesure pour le moment; et je pense pouvoir affirmer sans qu'on me contredise que les fabricants qui siègent en cette Chambre y sont également hostiles. Le Congrès des métiers et du travail du Canada n'est pas prêt à endosser une mesure d'arbitrage obligatoire, quoique assez disposé à accepter une mesure tendancielle dans ce sens. A mon avis, la loi que doit présenter le ministre du Travail, aura, dans

les circonstances actuelles, un meilleur effet qu'une loi d'arbitrage obligatoire ; et si le Gouvernement réussit à effectuer, par législation, un rapprochement entre patrons et ouvriers, certes il aura beaucoup fait en vue de mettre un terme aux grèves dans notre pays.

M. ZIMMERMAN : L'honorable député d'Hochelaga (M. Verville) est-il d'avis qu'il faudrait placer les établissements de fabrication sous l'empire de la loi, en même temps que les services d'utilité publique ; je suis porté à croire que le bill ne va pas tout à fait assez loin.

M. VERVILLE : Nous sommes à discuter simplement la proposition soumise par le chef de l'opposition ; lorsque le bill du ministre du Travail sera déposé, je dirai ce que j'en pense.

M. SMITH (Nanaïmo) : La proposition du chef de la gauche, et encore plus son discours, reposent sur deux suppositions très erronées. La première, c'est que la loi actuelle touchant le régime du travail est inutile ; et l'autre c'est que le bureau du travail établi par le Gouvernement actuel en vue de recueillir des renseignements propres à inspirer le législateur, n'est de son côté d'aucune utilité. Or, les mesures édictées par le Gouvernement actuel pour le règlement des différends ouvriers ont donné des résultats des plus satisfaisants. Leur influence bienfaisante ne s'est pas fait seulement sentir dans les cas ou l'on a été appelé a en faire l'application, mais indirectement, elle a eu de bons effets en disposant favorament les esprits à l'égard de la conciliation. Le travail qu'exécute avec sucès le bureau établi par le Gouvernement, le chef de la gauche voudrait le faire exécuter en quelques jours par un comité spécial de la Chambre, qui n'aurait pas le loisir de se renseigner comme l'a fait le bureau du travail dans le cours des années dernières. Tout homme impartial qui voudra se donner la peine d'étudier les résultats obtenus par le moyen de l'acte de conciliation, devra reconnaître que l'application de cette loi a eu de bons effets au Canada. Qu'on me permette de les indiquer. En 1900-1901, il s'est produit au Canada cinq grèves dans lesquelles 4,855 employés se trouvèrent à participer, et toutes ces grèves furent réglées par l'application de cette loi. En 1901-1903, on relève au Canada treize grèves, auxquelles prirent part 4,080 employés, et toutes ces grèves furent réglées sous l'empire de l'acte de conciliation. En 1902 1903, on relève au Canada treize grèves, comprenant 7,555 employés, et toutes ont été réglées par l'entremise du bureau du travail. En 1903-1904, quatre grèves au Canada, intéressant 964 ouvriers, et toutes réglées par l'entremise du bureau du travail. En 1905, il éclata dans ma propre ville de Nanaïmo une grève intéressant 1,500 ouvriers ; et au bout de quatre mois, cette grève fut réglée grâce à l'acte. En 1905-1906, on relève cinq grèves comprenant 974 ouvriers, et par le moyen de cet acte que l'honorable député suppose être parfaitement inutile, ces grèves prirent fin. En 1906-1907, il se produit une grève à laquelle prennent part 600 hommes ; elle est réglée par l'intermédiaire du département. Dans ces six années, nous avons un total de quarante grèves intéressant 20,466 employés, et toutes ces grèves ont été réglées grâce à l'intervention du département, et sous l'empire de cette loi inutile.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député voudra-t-il répondre à deux questions ? D'abord, quelle a été la proportion des grèves qui ont été réglées chaque année grâce à l'intervention du département ? Puis, n'est-ce pas plutôt grâce aux efforts de M. Mackenzie King, et non pas grâce à l'excellence de la loi que ces règlements ont pu être effectués ? En d'autres termes, n'aurait-on pas obtenu les mêmes résultats, si l'on avait simplement autorisé le sous-ministre du Travail à offrir sa médiation ?

M. SMITH : J'indique seulement les cas dans lesquels on a fait appel au sous-ministre, et je fais voir que dans tous ces cas la grève a pris fin.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la proportion pour cent des grèves qui ont été ainsi réglées d'année en année ?

M. SMITH : Toutes les grèves que j'ai mentionnées.

M. R. L. BORDEN : Mais quelle proportion du total des grèves qui s'étaient produites ?

M. SMITH : Je m'efforçais d'envisager la question à un point de vue favorable. Dans un esprit tout différent de celui de l'honorable député, je mettais en relief le bien que le département a fait, tandis que lui n'en veut rien voir.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député est injuste. Je n'ai pas critiqué le département, j'ai critiqué les dispositions de la loi. L'honorable député peut-il indiquer un seul mot de critique de ma part quant au rôle joué par M. Mackenzie King ?

M. SMITH : Il m'est difficile de faire la distinction entre la conduite du département, qu'on reconnait être digne d'éloge, et l'application de la loi que l'on dit être mauvaise. M. King a tiré bon parti de la loi parce que la loi qu'il était chargé d'appliquer était bien conçue, et parce qu'on l'a mis en mesure de s'en servir pour le règlement des troubles ouvriers.

M. R. L. BORDEN : Alors il n'est nullement nécessaire d'édicter une nouvelle loi.

M. SMITH : Il n'aurait certainement pas réussi à mettre fin à ces grèves si l'acte de conciliation n'avait pas été édicté. Quant à la proposition faite par l'honorable chef de la gauche, j'y suis opposé, parce que son seul

effet serait de différer l'adoption des mesures législatives requises dans la circonstance. Déjà le ministre du Travail a donné avis du dépôt d'un projet de loi, résultat d'une enquête faite par son sous-ministre, en vue de faire adopter une mesure comportant l'investigation obligatoire des différends ouvriers ; c'est là, à mon avis, la mesure qu'il est à propos d'adopter maintenant.

La représentation se rend compte, sans doute, qu'il ne saurait être question dans notre pays de forcer patrons et ouvriers à régler leurs différends par l'arbitrage. Ni patrons ni ouvriers n'entendent qu'on les force à s'en rapporter à la décision d'un bureau qui ne relève aucunement d'eux. Mais le projet de loi soumis à la Chambre tend à déclarer obligatoire l'investigation des circonstances qui ont amené le conflit ouvrier. Ni patron ni ouvrier ne saurait s'opposer raisonnablement à l'adoption d'une telle mesure. A la suite de l'enquête, les deux parties seront parfaitement libres de rejeter toute conclusion ou décision à laquelle on sera arrivée. Il n'y a rien là d'obligatoire, si ce n'est l'enquête elle-même. Ce serait agir très follement, à mon avis, que de chercher à faire adopter pour le moment au Canada, une mesure comportant l'arbitrage obligatoire. On fera mieux de s'appliquer à rendre plus parfaite les lois qui ont donné jusqu'ici de si bons résultats. La proposition de l'honorable chef de la gauche aura l'effet de différer l'adoption d'une mesure de cette nature pour une autre raison encore. On connaît l'histoire à cet égard du parti dont l'honorable député est le chef. S'il a étudié cette histoire, il se souviendra que son propre parti a nommé des comités spéciaux pour cette fin il y a nombre d'années.

En 1887, les conservateurs nommèrent une commission royale chargée de s'enquérir des grèves ; il fut ensuite rendu un acte autorisant l'établissement d'un bureau de renseignements en vue de provoquer le règlement de ces conflits. L'établissement de cette commission influença notablement le résultat de l'élection qui eut lieu sur les entrefaites, la nouvelle en ayant été répandue dans tout le pays. La commission siégea dans l'intervalle qui sépara cette élection de celle de 1891, et le compte rendu de ces travaux, répartis sur une période de quatre ou cinq ans, eut un effet salutaire sur le résultat de l'élection de 1891. Subséquemment il fut voté un acte, lequel, soit dit en passant, fut mis de côté lors de la revision des statuts, comme n'ayant jamais été appliqué et comme étant parfaitement inutile. C'est à cela que se résume l'histoire de cette commission royale, si ce n'est qu'elle nous imposa une dépense de $80,000 ; et je ne sache pas qu'il se trouve dans les départements un état détaillé de cette dépense. Dans ces circonstances, je ne puis me persuader que ces messieurs de la gauche soient sincères lorsqu'ils proposent encore une fois à la Chambre de charger un comité spécial de l'examen de cette question. Je suis porté à croire que cette proposition a pour but d'avancer les intérêts d'un groupe de nos compatriotes qui sont très mal disposés à l'égard des sociétés ouvrières.

L'honorable chef de la gauche a parlé de la société des fabricants.

L'association des manufacturiers s'est opposée à toutes les mesures législatives relatives à l'industrie, présentées devant cette Chambre au bénéfice de nos populations industrielles ; elle s'est également montrée hostile envers toutes les mesures du même genre proposées au sein des assemblées législatives provinciales. Qu'on parcourre les dossiers où sont consignés les vœux formulés par cette association et on se convaincra que, invariablement, elle a créé un comité ayant mission de faire enquête sur tous les projets de loi intéressant les classes ouvrières dans chaque province de la confédération. Qu'on consulte les archives du ministère du Travail et on y trouvera le texte des vœux formulés par ces comités à l'encontre de toute initiative prise par le Gouvernement actuel dans le but d'améliorer la situation des organisations ouvrières au pays. Or, en dépit de tous les efforts déployés par cette association, je le vois avec plaisir, le Gouvernement a fait adopter des mesures législatives qui ont jusqu'ici produit les meilleures résultats et qui en produiront de meilleurs encore, à l'avenir.

Le dernier argument que je tiens à faire valoir à l'encontre de la résolution à l'étude me semble aussi le plus puissant et le plus convaincant. C'est que le bureau du travail que nous avons créé il y a déjà longtemps, a réellement réalisé les réformes que préconise l'honorable député, dans sa résolution. Nul comité, composé de sept membres choisis au sein de cette assemblée, ne saurait obtenir, à brève échéance, la masse de documents et de témoignages que ce bureau a déjà en sa possession ; et la loi proposée par le ministre du Travail (l'hon. M. Lemieux) est basée sur les données et les témoignages recueillis par le bureau du travail, pendant nombre d'années. Voilà pourquoi, à mes yeux, la résolution présentée par le chef de l'opposition, ne répond à aucun besoin et est absolument inutile. Elle n'aboutirait qu'à ajourner l'étude de la question. Elle ne pourrait en rien nous aider à obtenir les renseignements et les données tendant à la réalisation de l'objectif que nous appelons de tous nos vœux et que le bill du ministre du Travail cherche à assurer. J'ai déjà ébauché un amendement que la Chambre, à mon avis, pourrait utilement adopter et qui s'impose à l'approbation du pays. J'ai donc l'honneur de proposer l'amendement que voici :

Que tous les mots après " que ", dans la cinquième ligne du projet de résolution soient biffés et remplacés par ceux que voici:

Vu que la loi de conciliation votée par le Parlement en 1900 et la loi de 1902, à l'effet

de faciliter l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, ont contribué à prévenir et à abréger ces différends, il est désirable de donner plus d'extension au principe et à l'application de ces mesures, en y ajoutant telles dispositions supplémentaires dont l'expérience a démontré la nécessité, et que le Parlement soit saisi, au cours de la présente session, d'un projet de loi dans ce sens.

M. BOURASSA : Monsieur l'Orateur, à mon avis, le dernier argument apporté par le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), à l'encontre de la motion présentée par le chef de l'opposition, est probablement celui qui s'impose avec le plus de force à l'attention de la Chambre et qui milite le plus puissamment contre cette dernière motion. Quant aux résultats pratiques réalisés annuellement, depuis la création du ministère du Travail, c'est là une question sur laquelle il peut bien y avoir divergence d'opinion; mais, il importe de se dépouiller de tout esprit de parti dans l'étude de cette question. Il ne conviendrait donc ni d'attaquer le Gouvernement relativement à l'œuvre qu'il a accomplie jusqu'ici, ni de reprocher au parti conservateur son manque d'initiative ; aussi je me garderai bien de marcher sur les brisées du député de Nanaïmo (M. R. Smith) à ce dernier égard. Pour mon propre compte, en abordant l'étude de cette question, je tiens à mettre de côté tout esprit de parti. Je tombe d'accord avec le député de Nanaïmo (M. R. Smith) quand il affirme que, au moins en ce qui concerne le recueillement de renseignements, le bureau du travail a fait œuvre bien plus utile qu'il n'eut été possible à un comité de la Chambre de le faire.

A mon sens, un comité de cette Chambre serait dans l'impuissance absolue de recueillir des renseignements complets sur la situation et les conditions du travail et du capital dans les différentes parties du pays. Le député de Maisonneuve (M. Verville) affirme, à bon droit il me semble, que les classes ouvrières seraient impuissantes à fournir des renseignements à ce comité, parce que les organisations ouvrières, dans les parties reculées du pays, ne sont pas en mesure de se rendre à la capitale pour y éclairer la députation; tandis que, d'autre part, l'association des manufacturiers et autres importantes sociétés d'employeurs pourraient bien plus facilement s'aboucher avec ce comité, et par conséquent les renseignements reçus seraient fatalement incomplets et n'éclaireraient pas la situation sous tous ses divers aspects.

Quant au principe de l'arbitrage, je dois dire que je professe à cet égard des opinions fort prononcées. Je suis partisan de l'arbitrage obligatoire, par voie législative, dès que l'opinion publique autorisera la chose. Du reste, j'abonde dans le sens du député de Nanaïmo (M. R. Smith) quand il affirme qu'il serait important de consacrer législativement le principe de l'arbitrage obligatoire, tant que l'opinion publique ne se sera pas prononcée en ce sens. Mais les députés de Maisonneuve (M. Verville) et de Nanaïmo (M. R. Smith) ont le devoir d'éclairer les classes ouvrières à cet égard et d'orienter l'opinion vers ce principe, tout comme ceux qui représentent ici les groupes soi-disant plus conservateurs ont le devoir de leur démontrer que dans le système d'arbitrage obligatoire il n'y a pas cet élément de radicalisme et d'esprit révolutionnaire qu'on suppose. Après tout, ce système n'est ni plus ni moins que le principe d'arbitrage appliqué, tous les jours, par les tribunaux, entre particuliers. Du moment qu'un citoyen croit que ses biens ou sa vie sont mis en danger par l'acte d'un de ses concitoyens, il a recours aux tribunaux. Il fait signifier une sommation à ce citoyen pour le mettre en demeure de payer ou il obtient un mandat d'amener pour le forcer à se présenter devant le juge d'instruction. En dernière analyse, à quoi aboutit toute cette procédure sinon à obliger les tribunaux à jouer le rôle d'arbitres entre les deux parties intéressées?

J'en conviens, l'arbitrage obligatoire doit marcher de pair avec l'autorisation législative des unions ouvrières ; et ainsi, lorsqu'il surgira quelque conflit entre une compagnie de chemin de fer ou toute autre société industrielle et une union ouvrière, il existera alors un tribunal auquel sera soumis ce différend et auquel il appartiendra d'en connaître et qui pourra faire exécuter son jugement, tout comme le font les tribunaux civils ordinaires, lorsqu'il s'élève des contestations entre particuliers. Au fond, qu'est-ce que notre droit pénal sinon une restriction de la liberté individuelle, tendant à l'application du principe qui veut que l'exercice de cette liberté individuelle cesse, du moment qu'elle porte atteinte au droit du voisin ? Il faut enfin qu'employeurs et employés comprennent qu'il faut apporter un frein à tout exercice de leur liberté, préjudiciable à leur intérêt mutuel et au bien-être de la société. Tous ceux qui sont intéressés au bien-être non seulement des classes ouvrières, mais encore à la prospérité des employeurs, ont le devoir d'éclairer l'opinion publique à cet égard.

Je dois l'avouer, naguère l'idée de l'arbitrage obligatoire revêtait, à mes yeux, une apparence de socialisme qui m'effrayait. Mais plus j'ai approfondi la question, plus je me suis convaincu que le principe de l'arbitrage obligatoire ne contient pas plus de socialisme que l'organisation universelle dans tous les pays civilisés, de la loi civile ou de la loi criminelle. La chose ne saurait faire doute, la tendance moderne—tendance qui s'accentuera davantage à l'avenir —est de porter les particuliers à sacrifier une partie de leur liberté individuelle, pour fortifier les groupes ou les associations. Cette nouvelle orientation conspire-t-elle au bonheur ou au malheur des nations, c'est ce que je ne saurais dire ; mais quel que soit le résultat définitif, force nous est bien de reconnaître que c'est là la tendance du siècle. Le capital se coalise, et cela non

seulement dans les limites de chaque pays, mais il va chercher, en dehors de la sphère nationale, l'aide d'autres masses de capitaux, afin d'acquérir plus de force, d'efficacité et, pour ainsi dire plus de puissance de domination. Tant que nous serons impuissants à empêcher le capital d'aller chercher de l'aide au dehors du pays, il serait injuste de notre part de dire au travail : il vous est interdit d'aller au dehors du pays chercher de l'aide pour la lutte. Du moment qu'on adoptera le principe tendant à forcer le capital à demeurer dans la sphère nationale, je me déclarerai volontiers partisan du système obligeant les unions ouvrières à ne pas étendre leurs organisations au delà des limites du pays.

Je m'accorde à dire avec le député de Nanaïmo (M. Smith) et le député de Maisonneuve (M. Verville) que nous avons plutôt besoin de législation que de renseignements. En principe, je ne suis pas partisan de la réglementation législative à outrance. Je suis profondément pénétré de l'antique tradition britannique qui voit un danger réel dans la multiplicité des lois. Or, bien que nous possédions actuellement plus de lumières que ne nous en fournirait la proposition du chef de l'opposition, d'autre part nous n'avons pas légiféré dans la mesure même autorisée par les lumières et les renseignements mis à notre disposition dans les rapports du ministère du Travail.

A mon avis, notre première démarche doit être d'édicter quelque mesure législative tendant à utiliser les renseignements déjà obtenus. Je n'entends pas entrer aujourd'hui dans une discussion approfondie des principes consacrés dans le bill que doit proposer le ministre du Travail (l'hon. M. Lemieux). Quand cette mesure viendra en délibération, je ferai volontiers connaître ma pensée à cet égard. Je me range à l'avis du ministre, quand il affirme que c'est un pas dans la bonne voie. J'ajouterai même que, dans ma conviction, cette mesure ne va pas assez loin. Tout de même, je préfère certainement une première démarche, si insuffisante soit-elle, dans la bonne voie, à l'absence absolue de toute démarche ; et j'en ai la certitude, la proposition du chef de l'opposition, bien qu'inspirée par une excellente intention, ne nous permettrait pas de faire, dans la voie législative, un pas de plus que les renseignements à notre portée nous autorisent déjà à le faire. Il est possible que le bill actuel n'aille pas assez loin et ne réponde pas pleinement aux vœux du pays. Mais, comme l'a fait observer le député de Maisonneuve, l'essentiel c'est que le bill s'oriente vers la bonne voie. Quand il aura été voté, s'il est trouvé défectueux, nous y apporterons au besoin, les modifications voulues, précisément comme pour la loi de conciliation dont on nous propose actuellement l'amendement. A titre de modéré, il est possible que, dans cette circonstance comme en d'autres occasions, je me trouve à mi-chemin entre les extrêmes, n'étant d'accord ni avec le chef de l'opposition qui prétend que la loi de conciliation n'a produit aucun bien, ni avec le député de Nanaïmo qui prétend qu'il en est résulté beaucoup de bien. Quand bien même cette loi n'aurait pas produit toute la somme de bien qu'on en attendait, le ministre en proposant cette année, la loi en question, désire faire attribuer à son ministère les pouvoirs qui lui permettront d'obtenir de meilleurs résultats de l'application de cette loi.

A un moment où, malheureusement pour moi, j'étais absent de cette enceinte, le chef de l'opposition a fait allusion à la déplorable grève qui a eu lieu à Buckingham, dans le comté que je représente. Avant longtemps, je prendrai la liberté de faire à la Chambre un exposé des circonstances de cette grève, et cela à cause des attaques non seulement déloyales, mais stupides et insensées, dirigées contre moi par certains journaux, organes du Gouvernement. Je ferai un exposé circonstancié de ce malheureux événement, car, comme l'a fait observer à bon droit le chef de l'opposition, cet événement fait bien ressortir les défectuosités de notre loi actuelle. Mais je ne saurais me ranger à son avis quand il affirme que la loi n'ayant pas bien fonctionné à Buckingham, il faut en conclure qu'elle est absolument mauvaise. Je ne suis pas en mesure d'affirmer que l'opinion publique au pays autoriserait l'établissement d'une loi qui aurait réussi à empêcher de déplorables événements comme la grève de Buckingham. Seul, l'arbitrage obligatoire, purement et simplement, avec les moyens de forcer les deux parties au litige à comparaître devant le tribunal et se soumettre à la sentence arbitrale de ce tribunal aurait pu réussir à empêcher cette malheureuse affaire. Le département du Travail a déployé tous les efforts possibles dans le sens de la conciliation.

J'ai tenté les mêmes efforts, dans l'humble mesure de mes forces, bien que je n'aie peut-être pas fait les choses de façon à m'attirer les louanges des journaux ; mais, en réalité, l'applaudissement des journaux tant libéraux que conservateurs, c'est là une chose dont je n'ai cure. J'ai employé tous les moyens les plus pratiques en mon pouvoir, en vue de la conciliation. D'autres ont fait des démarches dans le même sens ; l'œuvre accomplie n'est pas le résultat des seuls efforts tentés par le ministère du Travail, avec ma propre coopération. Je puis l'affirmer ici, sans vaine jactance, les efforts que j'ai déployés dans cette circonstance ont été de quelque poids auprès des personnes intéressées de l'un et de l'autre côté ; car, je suis bien aise de le déclarer, ici, j'entretenais alors, comme je le fais encore aujourd'hui, d'excellentes relations tant avec la compagnie employant ces ouvriers qu'avec les têtes dirigeantes de l'organisation ouvrière. J'ajoute que s'il eût été possible, par voie de conciliation, de pacifier ce différend, les démarches du ministère du Travail ou mes

propres efforts y auraient réussi. Mais, je le répète, il n'eut été possible de prévenir un événement aussi déplorable que celui qui s'est déroulé à Buckingham que s'il eût existé dans notre code une loi autorisant d'une façon complète et absolue l'arbitrage obligatoire.

Le chef de l'opposition est-il prêt à affirmer que l'opinion publique est disposée à accepter pareille loi? Je suis partisan de l'arbitrage obligatoire et j'en voterais volontiers l'adoption, cette session-ci. Non seulement cela, mais dès que cette loi aura été adoptée, je m'engage à m'employer de mon mieux comme homme public, à rendre cette loi acceptable au peuple canadien. Mais, en pays britannique, ce ne serait pas faire acte de prudence ni consulter le intérêts des populations que de devancer l'opinion publique dans l'établissement même de la meilleure des lois. Lorsque nous constatons que ceux-là mêmes qui sont le plus directement intéressés dans l'arbitrage obligatoire, les puissantes sociétés d'employeurs au pays, ainsi que les ouvriers qui bénéficieraient le plus largement de cette loi, sont hostiles à pareille mesure, peut-on se flatter de l'espoir que l'opinion publique en autoriserait l'adoption? Si j'affirme que les intéressés font preuve d'hostilité envers cette mesure, c'est que, malheureusement, les grands organes de l'opinion publique, les journaux comme les hommes publics, au pays, ont, d'une façon injustifiable, alarmé l'opinion publique à l'égard de l'arbitrage obligatoire.

Mais, quelle que soit la cause de cet état de choses, l'opinion publique n'est pas disposée à accepter pareille réforme ; et je l'affirme, quand bien même la députation parlementaire tout entière serait convaincue de l'excellence de cette réforme, elle aurait tort de la voter, avant que l'opinion publique fût prête à l'accepter. S'il se trouve, des deux côtés de la Chambre, des hommes de bonne volonté qui désirent établir l'entente entre le capital et le travail au pays, des hommes, dis-je, qui tiennent réellement à former l'opinion publique, eh bien ! alors il faut faire appel à cette importante classe de la population qui doit régler tous les différends et donner la puissance voulue à la loi. C'est à ce groupe qu'il faut s'adresser, c'est cette classe d'hommes qu'il faut éclairer. Quand cette classe de citoyens aura bien saisi la nature du principe préconisé, j'en suis convaincu, l'heure sera venue d'adopter l'arbitrage obligatoire ; mais tant que la lumière ne se sera pas faite dans les esprits, je le crains fort, ce serait commettre une faute que d'adopter cette réforme et ce serait compromettre le succès de l'objectif que nous tenons à réaliser.

M. BRISTOL : Il ne paraît exister aucune divergence d'opinion entre les députés sur ce point-ci : c'est que l'intérêt public, au Canada, demande qu'il soit adopté quelque mesure législative dans le but de donner plus d'efficacité à nos lois actuelles tendant à empêcher et à abréger les différends entre patrons et ouvriers. L'accord parfait semble règner au sein de cette Chambre sur ce point. Au fond, tout se résume à une affaire de bon sens et de procédure. Le député de Nanaïmo pense que le parti conservateur manque de sincérité aujourd'hui, parce que, en 1886, il a pris une attitude que l'honorable député désapprouve. Sans doute, il en est qui pensent aussi que le parti libéral, qui vient d'apporter de graves et importantes modifications à sa loi fiscale, ne fait pas preuve d'autant de sincérité que quelques-uns voudraient lui attribuer. Ce genre d'arguments ne prouve rien. Les gouvernements doivent aborder l'étude des questions d'ordre public, au fur et à mesure qu'elles se présentent. C'est le droit incontestable de tout homme public et de tout grand parti de modifier, de temps à autre, les opinions qu'ils ont professées, dans quelque autre circonstance, relativement à quelque question d'intérêt public. Il ne semble pas, toutefois, exister d'importante divergence d'opinion, entre les députés, touchant la nécessité de dispositions législatives supplémentaires.

C'est là, sans doute, un fait dont il importe de tenir juste compte. Le député de Maisonneuve (M. Verville) a soulevé une autre objection ; c'est que l'institution d'un comité pourrait occasionner des retards. Si j'étais convaincu que la nomination de ce comité fut de nature à empêcher l'adoption de cette mesure législative, cette session-ci, je voterais le rejet de la résolution à l'étude. Mais telle n'est point mon opinion. L'autre avis formulé par l'honorable député c'est qu'il possède toutes les lumières voulues, ou qu'il est en mesure d'obtenir ces renseignements soit de ses électeurs, soit du bureau du travail. Eh bien ! il est des députés ici qui ne représentent ni le travail ni le capital ni les industriels, mais qui représentent d'autres puissants intérêts auxquels pourrait porter atteinte toute loi que nous pourrions adopter. Ainsi, supposons qu'il surgisse un différend dans l'Ouest et que l'exploitation des houillères soit interrompue. Dans ce cas-là, ce n'est ni le propriétaire de la mine ni les houilleurs qui souffrent le plus, mais c'est bien la grande masse de la population qu'on laisse geler, pendant que ces messieurs sont à vider leurs querelles. Il existe donc, en dehors des groupes ouvriers industriels une énorme classe de la population qui est intéressée dans cette loi qui est de la plus haute importance pour le pays dans tout son ensemble, plutôt que pour une catégorie de citoyens en particulier. Je m'opposerais à la création de ce comité, si je pensais que les industriels fussent les seuls qui dussent avoir voix au chapitre et en mesure de faire valoir leur cause. Pour ma part, je veux que tous les intérêts soient bien représentés et qu'on tienne juste compte de toutes les revendications à cet égard. C'est au Gouvernement qu'il appartient de nommer les neuf membres de ce comité et il n'y a pas lieu de temporiser. En cinq jours, on peut

obtenir des renseignements de la Colombie-Anglaise. La question est de savoir si l'importance de la question autorise la création d'un comité, ou bien si la Chambre est déjà suffisamment éclairée, sans l'aide de ce comité. On a prodigué force éloges au bureau du travail, et j'espère que ces éloges sont mérités.

Quand bien même ils le seraient, il ne s'ensuit point que, parce que certains correspondants nommés par le Gouvernement ont communiqué des renseignements au bureau du travail, ce bureau possède toutes les lumières voulues. Si la Chambre charge neuf députés d'étudier la question et que le bureau possède tous les renseignements voulus, alors ce comité sera en mesure de s'éclairer à brève échéance et de faire rapport à la Chambre. Mais le chef de l'opposition, de concert avec d'autres députés, prétend que le bureau du travail manque de certaines lumières et qu'il convient de recueillir de plus amples renseignements sur des faits qu'il importe d'étudier, dans leurs rapports avec la loi en question. Voilà pourquoi, désireux que je suis de m'éclairer à toutes les sources au sujet d'une question publique de cette importance, je prête tout mon appui à la résolution.

L'hon. M. FOSTER : Il a été apporté un amendement à la proposition initiale. Je voulais présenter certaines observations sur cette proposition, mais comme il est six heures moins cinq minutes, il serait peut-être préférable d'ajourner la suite du débat jusqu'à ce qu'il se présente une occasion favorable pour le reprendre.

Sir W. LAURIER : Il est six heures.

M. R. L. BORDEN : Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de mettre à l'étude, demain ?

Sir W. LAURIER : Demain nous étudierons les résolutions relatives au tarif ; car, d'après le nouveau règlement, c'est un jour consacré aux projets d'initiative gouvernementale.

(A six heures la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 10 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

VOIES ET MOYENS—RAPPORTS DES MINISTERES.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur le prélèvement des subsides à accorder à Sa Majesté.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre se forme en comité général, je ferai observer au Gouvernement que les rapports suivants, si je suis bien informé, n'ont pas encore été déposés : la liste du service civil, le rapport du ministère du Commerce, le rapport de l'auditeur général (volume I et II), le rapport du ministère de la Justice et ceux des ministères des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, le rapport du conseil de la Milice, les rapports sur la falsification des produits alimentaires, sur les assurances, sur les banques autorisées, ainsi que la liste des actionnaires de ces dernières ; le rapport de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, le rapport sur les dépôts non réclamés aux banques, et ceux du secrétaire d'Etat et du département des impressions et de la papeterie.

Tous ces rapports, dont le plus important est assurément celui de l'auditeur général volumes I et II, nous les attendons depuis un certain temps ; pourrait-on savoir quand on compte les déposer ?

Sir WILFRID LAURIER : D'après les renseignements qui me sont fournis, le rapport du ministère de la Justice est terminé et sera distribué dès les premiers jours de la semaine prochaine ; la liste du service civil sera aussi publiée au commencement de la semaine prochaine ; à l'exception de la table des matières, qui est actuellement sous presse, le rapport du ministère du Commerce est complètement terminé ; le rapport de la commission géologique est à peu près complet, mais il en est commandé un si grand nombre d'exemplaires que la distribution devra s'en faire attendre quelque peu.

Le personnel de l'imprimerie nationale est occupé à préparer le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, mais aucune partie n'en a encore été mise en pages ; on doit terminer cette semaine la correction des épreuves du rapport du ministère des Travaux publics : la table des matières nous en sera probablement remise demain, et nous allons faire en sorte que le rapport soit publié sans délai. Quant au rapport de l'auditeur général, qui est de la plus grande importance, la prochaine partie qui en sera publiée sera le volume I, dont la matière n'est pas encore toute prête ; nous n'avons pas encore reçu l'introduction des parties (a) et (b). Le rapport de la gendarmerie à cheval porte sur l'année expirant le 31 décembre ; les épreuves en sont tirées rapidement et la publication en sera faite avec toute la célérité possible. Voilà les seuls renseignements que je sois en mesure de communiquer en ce moment.

L'HON. M. C. S. HYMAN.

M. R. L. BORDEN : Je me permettrai de demander au premier ministre s'il a quelque communication à nous faire au sujet de la position de M. Hyman en tant que député et que membre du cabinet. Il y a bientôt deux mois M. l'Orateur nous apprenait que le ministre des Travaux publics

avait donné sa démission d'une manière irrégulière, et le premier ministre nous annonçait qu'il avait donné sa démission de membre du cabinet, mais que ces faits n'avaient pas été portés officiellement à la connaissance de Son Excellence le Gouverneur général. Plus tard, le premier ministre nous apprit que M. Hyman était assez gravement malade.

Pour ce qui est de la démission de M. Hyman en tant que député, la question se résume à bien peu de chose ; s'il a vraiment l'intention de démissionner, il lui suffit de faire une déclaration à cet effet en présence de deux témoins. D'autre part, le premier ministre devrait se hâter de nous faire connaître ses intentions à l'égard du portefeuille des Travaux publics. L'état actuel des choses est très peu satisfaisant, et quelque inévitable qu'il puisse être, le devoir nous incombe néanmoins d'exiger des explications.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois informer mon honorable ami que je n'ai reçu aucune nouvelle de M. Hyman lui-même depuis le commencement des vacances, c'est-à-dire depuis environ trois semaines. J'ai reçu une lettre d'une personne qui le touche de très près, et j'ai le regret de dire que les nouvelles qu'elle me donne de l'état de santé du ministre des Travaux publics sont vraiment mauvaises. M. Hyman est gravement malade, mais comme il y a encore lieu de compter sur son retour à la santé, la Chambre voudra bien permettre que les choses en restent là d'ici à quelque temps encore.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln) : J'appellerai l'attention du Gouvernement sur le bill n° 5, bill public qui a subi sa deuxième lecture treize jours avant les vacances, et dont l'étude fut, sur la demande de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, renvoyée à un comité spécial de la Chambre. Je regrette que le ministre de la Marine ne soit pas présent, car je voulais lui faire observer que ce comité ne s'est pas encore réuni et que tout nouveau retard l'empêchera de le faire, vu que les comités permanents devront reprendre bientôt le cours de leurs travaux. Si ce comité spécial se réunissait tout de suite, il pourrait peut-être d'ici à quelques jours, accomplir la tâche qui lui est dévolue sans être entravé par les autres comités.

Je compte que le premier ministre voudra bien faire en sorte que ce comité soit convoqué en séance sans plus tarder, car il importe au plus haut point que ce bill soit mis en délibération.

Sir WILFRID LAURIER : A la première occasion que j'en aurai, j'appellerai l'attention de mon honorable collègue de la Marine et des Pêcheries sur les observations que vient de faire l'honorable député.

(La motion est adoptée, et la Chambre décide de se former en comité général des voies et moyens.)

L'hon. M. FIELDING : A la dernière séance du comité, les résolutions furent discutées et adoptées une à une, mais avec l'entente qu'il serait tenu compte de diverses observations faites relativement au texte de ces résolutions. J'ai par devers moi différents amendements proposés de vive voix ; ils ne visent pas l'objet même des résolutions, mais se rapportent uniquement à leur mise en pratique. Je ne parle pas en ce moment des articles du tarif, mais de ceux qui se rattachent aux résolutions.

On s'est demandé, à l'occasion de la discussion de l'article 1er des résolutions, si le texte de cet article était bien de nature à le faire s'étendre, en ce qui concerne la mévente de produits étrangers, aux marchandises admises en franchise aussi bien qu'à celles qui sont assujetties à des droits. Pour qu'il ne subsiste aucun doute à cet égard, je propose que l'article 5 (page 66 des procès-verbaux de la Chambre), qui pourvoit à l'imposition d'un droit spécial, soit amendé en faisant suivre le mot " consommation " de la disposition suivante :

> Et ce droit spécial, ou ce droit contre la mévente des produits étrangers (dumping), sera prélevé, perçu et payé sur ces articles, bien qu'ils ne soient pas autrement passibles de droits.

C'est ainsi que se terminera l'article 5 de la 1re résolution.

M. BOURASSA : Il m'a toujours semblé que l'entrée en franchise de certains articles devait, dans la plupart des cas, sinon toujours, favoriser le consommateur ou le fabricant. Dans ce dernier cas, ces articles constituent, dans une large mesure, la matière première entrant dans la fabrication. Je ne conçois donc pas que l'on puisse voir quelque inconvénient à ce qu'ils puissent être importés à un prix plus bas que l'ordinaire. Quel avantage trouveront les consommateurs ou les fabricants à ce que les dispositions relatives au " dumping " soient appliquées lorsque certains produits peuvent être importés à meilleur compte que d'habitude ?

L'honorable M. FIELDING : Les dispositions de l'article relatif au " dumping " ne s'appliqueront que lorsque le produit admis en franchise fera concurrence à quelque autre produit semblable fabriqué au Canada. Autrefois, on a classé parmi les articles admis en franchise un certain nombre de produits qui se fabriquent aujourd'hui au Canada. Nombre de personnes verraient d'un mauvais œil que ces produits fussent assujettis au paiement de droits. Tel ne serait pas, j'imagine, le cas des honorables députés favorables au tarif élevé ; il s'en rencontrerait néanmoins parmi eux pour trouver à redire à l'imposition de droits sur les articles actuellement admis en franchise.

Prenons, par exemple, les écrémeuses mécaniques, qui ont une très grande importance aux yeux de la classe agricole. Ces

machines sont admises en franchise depuis un certain nombre d'années ; il s'en fabrique cependant au Canada, et nos fabricants doivent faire face à la concurrence des fabricants de l'univers entier. On nous a signalé un cas où il était bien évident que certain fabricant étranger avait abaissé ses prix de façon à dévoiler son intention bien arrêtée de ruiner l'industrie canadienne. En pareil cas il y aurait assurément lieu d'appliquer les dispositions relatives au "dumping." On dira peut-être que le mieux a faire est d'imposer un droit élevé ; pour ma part, j'estime que l'on ne réussirait qu'à provoquer des critiques acerbes. Voilà pourquoi nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de classer ces articles parmi les produits passibles de droits.

Le fabricant canadien ayant à soutenir la concurrence universelle, on conviendra sans peine qu'il serait injuste de l'obliger de subir la concurrence illégitime que je viens de signaler. Je n'ai cité qu'un seul cas ; il en peut surgir d'autres. Le principe sur lequel repose l'imposition de droits contre le "dumping" est admis par les membres des deux côtés de la Chambre; il n'y a divergence d'opinion que quant à la manière de l'appliquer. Mais chacun reconnaît qu'il y a lieu de pourvoir à l'imposition de droits pour le cas où des articles de provenance étrangère se vendent à vil prix dans le seul but d'anéantir quelque industrie canadienne. Si l'on est en droit de recourir à l'application de ce principe lorsqu'il s'agit de l'importation d'articles passibles de droits, on l'est davantage lorsqu'il s'agit d'articles admis en franchise, parce que dans le premier cas le fabricant canadien jouit d'une certaine somme de protection, tandis que dans l'autre il ne lui en est accordé aucune. Dès que l'on accepte le principe qui sert de base à l'imposition de droits cotre le "dumping", il faut nécessairement convenir que ces droits doivent s'appliquer aux articles admis en franchise lorsqu'il s'en fabrique de semblables au Canada et que, les fabricants étrangers abaissent leurs prix dans le but exprès de ruiner quelque industrie canadienne.

M. BOURASSA : Je ne suis pas tout à fait de l'avis du ministre, qui dit que les droits contre la vente à vil prix des produits étrangers s'appliqueraient avec plus de raison aux articles admis en franchise qu'à ceux qui sont déjà assujettis au paiement de droits. Le Parlement du Canada impose les droits qu'il juge nécessaires à la protection de certaines industries. Il y a deux catégories d'articles admis en franchise : ceux qui sont censés favoriser le consommateur et ceux qui, étant importés à titre de matière première, doivent favoriser le fabricant. Que celui-ci importe la matière première à très bon compte, il n'y a aucun intérêt, ni pour lui ni pour le consommateur, à prélever sur cette matière première les droits prévus par l'article relatif au "dumping." Consommateur et fabricant ont tout intérêt à ce que la matière première puisse s'importer à bon marché. Quand, au contraire, il s'agit de quelque article, produit naturel ou manufacturé, que le Parlement a placé sur la liste des produits admis en franchise estimant que l'intérêt du consommateur admis à bénéficier de l'exemption de droits prime celui du fabricant, qui prend sur lui de manufacturer au Canada un article semblable, je dis qu'il n'y a pas lieu de protéger le fabricant.

Au dire du ministre des Finances, le fabricant jouit d'une certaine somme de protection lorsque les dispositions relatives au "dumping" s'appliquent aux articles passibles de droits, et l'on devrait admettre le fabricant à jouir des avantages découlant de ce même principe. Tel n'est pas mon sentiment, et cela parce que, tout d'abord, grâce à certains artifices, nous avons en quelque sorte créé chez les manufacturiers l'impression qu'ils ont droit à une certaine somme de protection par rapport à tel ou tel article.

Nous ne devons pas nous écarter du principe que nous avons posé nous-mêmes. Puisque nous entendons que, dans les circonstances ordinaires, le fabricant canadien soit protégé par un droit de 25 p. 100, le devoir nous incombe de suppléer à l'insuffisance de ce droit lorsque des fabricants étrangers se liguent pour réduire ce droit à l'état de lettre morte, et c'est dans ce but, si je ne me trompe, que l'on a établi les dispositions relatives au "dumping." Mais pour ce qui est du cas signalé par le ministre, celui des écrémeuses, et il s'en peut produire nombre d'autres, le Parlement du Canada a pensé que l'intérêt des cultivateurs prime celui des fabricants d'écrémeuses ; ces machines ont été admises en franchise afin que les cultivateurs pussent les acheter en l'absence de tout prélèvement de droits par l'Etat, et les fabricants d'articles de cette sorte n'ont droit à aucune protection. Puisque l'on veut la libre concurrence pour nos manufacturiers, ceux-ci doivent être prêts à y faire face en toute circonstance, quels que soient les prix de vente. Je ne crois pas qu'il soit juste d'accorder à ces fabricants une protection spéciale et encore moins une protection éventuelle, puisque leurs produits ne sont pas de ceux dont le Parlement a cru devoir protéger la fabrication par l'imposition de droits réguliers. Telles sont les réserves que je crois devoir faire à l'égard de cet article des résolutions. A mon sens, il eût été plus conforme à l'attitude prise par le Parlement et par le Gouvernement de laisser l'article relatif au "dumping" en l'état où il était sous l'empire de l'ancien tarif et de n'en appliquer les dispositions qu'aux seuls articles à l'égard desquels les manufacturiers ont toujours cru avoir droit à une certaine somme de protection.

Puisque j'ai parlé des cultivateurs du Canada, je dois dire que je ne suis pas libre-échangiste : chacun connaît mon sentiment en matière de tarif douanier. J'étais protec-

tionniste modéré avant même que le gouvernement actuel se convertît au protectionnisme. Mais je n'entends pas aller trop loin dans cette voie-là ; je veux, comme par le passé, m'en tenir à un protectionnisme modéré, c'est-à-dire que je veux qu'il soit accordé une certaine somme de protection aux industries qui, à nos yeux, y ont droit ou en ont besoin. Je ne veux pas que le tarif soit susceptible de créer l'impression que certains fabricants qui, à mon sens, n'ont droit à aucune protection et s'accommodent déjà de l'entrée en franchise, auront droit à certaines faveurs dans des circonstances particulières, car cela pourrait avoir pour effet de les induire plus tard à compter sur une protection constante. Je crains qu'après avoir abandonné le principe du libre-échange, le Gouvernement ne s'aventure plus loin que je ne pourrais le suivre dans la voie d'un protectionnisme outré.

L'honorable M. FOSTER : Pour élucider ce point, que le ministre me permette de lui poser une question. J'imagine qu'aux termes de l'article 5 le droit contre le " dumping " ne sera perçu sur aucun article admis en franchise, lors même que le Canada en produirait de semblables, pourvu qu'ils soient importés à titre de matière première; c'est-à-dire que le droit ne frappera pas les produits naturels ?

L'honorable M. FIELDING : Définir ce qui est la matière première est chose assez difficile. Je ne crois pas qu'il surgisse de difficulté par rapport à la matière première proprement dite ; mais les termes de l'article s'étendent à tous les produits canadiens.

L'honorable M. FOSTER : Aux produits dits naturels ?

L'hon. M. FIELDING : Il ne s'est pas présenté de cas de cette nature. On peut bien différer d'opinion, mais je suis enclin à croire que ce qui est bon dans un cas l'est également dans l'autre. Si le problème devait se résumer à une simple question d'interprétation légale, tout porterait sur la significations des mots " fabriqués au Canada."

Bien que la vente à vil prix de la surproduction doive principalement s'accuser en matière d'articles manufacturés, je crois que si le même abus venait à se faire sentir en d'autres branches de l'industrie, il importerait qu'il y soit pourvu par les dispositions des résolutions.

L'hon. M. FOSTER : Voilà le point qu'il est bon d'élucider. Je conviens que le mot " fabriqués " est par trop inclusif. On peut difficilement dire que nous fabriquons le blé, l'orge, la laine ou les autres produits naturels du Canada ; le pays les produit, nous les cultivons, mais nous ne les fabriquons pas. La fabrication implique une certaine somme de travail à la main ou à la machine, et je prétends qu'aux termes de cet article il serait impossible d'étendre aux produits naturels les dispositions relatives au " dumping ". Ainsi, que des gens exportent du grain au Canada et l'y vendent à un prix beaucoup inférieur à celui qui a cours dans le pays de provenance, faisant de la sorte une concurrence désastreuse aux grains canadiens, il serait impossible de se prévaloir des dispositions concernant le " dumping ". La même observation s'applique à toute matière première appartenant à la catégorie des produits naturels.

L'hon. M. FIELDING : Je suis bien aise que mon honorable ami ait appelé mon attention sur ce point. Si le principe fondamental des dispositions concernant le " dumping " est sain, j'imagine qu'il doit trouver son application dans l'un et l'autre cas. Depuis que l'honorable député m'a fait cette observation, l'un de mes fonctionnaires m'a rappelé que ces mots se trouvaient dans le texte de l'article primitif concernant la vente à vil prix de la surproduction étrangère. J'aurai soin que le nouvel article corresponde à l'ancien sous ce rapport. La question me semble mise au point. Il conviendra parfaitement d'insérer à la première ligne les mots " fabriqués ou produits au Canada ". De cette façon, il y aura accord entre les deux textes.

M. BERGERON : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quels sont les moyens que l'on a d'arriver à connaître le prix de vente d'un article quelconque en pays étranger ? Par quelles méthodes parvient-on à savoir que tel prix est juste ou ne l'est pas ?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami (M. Bergeron) me pose une question qui ne porte pas seulement sur les cas particuliers qui nous occupent, mais qui s'étend au tarif entier des douanes depuis qu'il existe.

M. BERGERON : Mais je vise plus particulièrement les dispositions relatives au " dumping ".

L'hon. M. FIELDING : La difficulté n'est pas plus grande que lorsqu'il s'agit, dans le cours ordinaire des choses, de s'assurer de la juste valeur des marchandises afin de prélever les droits. Qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas de droits rélatifs au " dumping ", les fonctionnaires doivent avoir constamment l'œil ouvert et recourir à de nombreux moyens pour découvrir le juste prix de vente des marchandises. Notre avantage, c'est d'avoir dans les principaux ports douaniers des spécialistes que leur expérience et leur connaissance des affaires mettent en état de discerner la juste valeur des marchandises. En outre, les journaux de commerce ne laissent pas de nous être utiles. Parfois aussi, pour nous assurer des faits, il nous faut envoyer des agents à l'étranger.

Mais, je le répète, ces dispositions ne sont pas nouvelles ; elles font partie de la loi douanière depuis des années, et je ne conçois pas que l'on puisse se dispenser de les y insérer.

M. TAYLOR : Quel est l'effet de cet article par rapport à certaines marchandises dont mon honorable ami de Peterborough-est (M. Finlay), je crois, fait le commerce ? On lit à l'article 502 du tarif :

Jantes de roues en noyer dur ou en chêne, débitées à la scie seulement, ou pliées à la forme voulue.

A l'heure qu'il est, l'importation de ces marchandises se fait librement afin de favoriser les fabricants de roues qui ne s'occupent pas eux-mêmes du pliage du bois. Mais il existe au Canada plusieurs établissements où l'on plie les jantes de roues. Quel sera l'effet de l'article 5 à l'égard de ces établissements ? Ces marchandises se fabriquent au Canada, partie avec du bois canadien—mais le pays ne produit que peu de bois propre à cette industrie—et partie avec du bois importé à l'état brut ou plié à la forme voulue.

L'hon. M. FIELDING : Si l'importation de ces marchandises se faisait dans les conditions prévues par les dispositions relatives à la vente à vil prix des produits étrangers, il est certain qu'elles seraient assujetties au droit spécial.

M. HENDERSON : Pour faire quelque lumière sur le sujet dont le comité est actuellement saisi, le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) a cité le cas des écrémeuses mécaniques. Je me demande s'il a vraiment des données établissant que la vente des écrémeuses de provenance étrangère se fait à vil prix au Canada. Il s'agit ici d'un sujet que j'ai eu l'occasion d'étudier ; mes recherches m'ont appris que les fabricants canadiens suffisent à la demande et que leurs écrémeuses se vendent à aussi bon marché que les machines fabriquées à l'étranger. Il en est des écrémeuses comme du fil barbelé, de la ficelle d'engerbage et de certains autres produits : les faits tendent à démontrer qu'il ne suffit pas de permettre la libre importation d'un article quelconque pour que cet article se vende à bon marché.

J'ai eu l'avantage de comparer le prix de vente des écrémeuses fabriquées à Guelph et en d'autres endroits du Canada à celui que l'on demande des machines semblables venant de l'état du New-Jersey, et l'on me dit que, à valeur égale, toutes se vendent à peu près le même prix. Il est bien certain que les fabricants canadiens ont eu à souffrir de la concurrence étrangère. Il y a là une anomalie inhérente à la bizarrerie de nos lois douanières. Je n'ai jamais su pour quelle raison on permet la libre importation des écrémeuses plutôt que celle des charrues ou des chariots dont les cultivateurs se servent nécessairement. J'ai toujours pensé que l'on voulait fournir au ministre de l'Agriculture l'occasion de crier bien haut, lorsqu'il lui arrive d'assister à quelque réunion où les cultivateurs se plaignent du tarif, que l'importation des écrémeuses est libre, et de le crier assez fort pour couvrir les voix des cultivateurs qui réclament l'abaissement des prix des machines agricoles. Pareille exception est assez singulière, en vérité. On aurait grandement tort d'amener la ruine des fabricants d'écrémeuses ; fournissant de l'emploi à un assez nombreux personnel, leurs titres à la sollicitude paternelle du Gouvernement ne le cèdent pas à ceux des autres fabricants.

Je n'aborderai pas la question de savoir s'il y a lieu ou non de faire bénéficier cette industrie d'un droit protecteur. Autrefois, sous le régime conservateur, seul le bol des écrémeuses était admis en franchise parce qu'on ne le fabriquait pas au pays ; mais lorsque les libéraux prirent les rênes du pouvoir, ils autorisèrent la libre importation de toutes les parties de la machine.

Le Gouvernement semble commencer à récolter les fruits de son erreur. Ne voulant pas admettre qu'il a eu tort de permettre l'importation libre des écrémeuses, il se garde de les frapper d'un droit direct; il cherce à cacher son embarras en assujettissant ces machines aux dispositions relatives au "dumping", c'est-à-dire au paiement d'un droit élevé, d'un droit peut-être plus élevé que celui dont elles eussent été frappées si on les avait classées parmi les articles passibles de droits.

Le ministre des Finances est-il en mesure d'affirmer que les écrémeuses de provenance étrangère se sont vendues à vil prix au Canada, ou qu'il y ait lieu de craindre qu'elles le seront? Bien que se trouvant dans une position défavorable, les fabricants canadiens ont fait face aux exigences du pays. Je suis d'opinion que si les écrémeuses étaient classées parmi les articles passibles de droits, elles se vendraient moins cher. Inutile de dire que le fabricant est obligé de payer l'agent à qui il confie la tâche de vendre ses appareils ; or, si au lieu de vendre deux ou trois écrémeuses par jour, cet agent n'en vend qu'une seule, il est évident que la machine devra coûter plus cher, tandis que s'il lui était possible d'augmenter le nombre de ses ventes, les machines se pourraient vendre $5 ou $10 moins cher sans toutefois diminuer le bénéfice du fabricant.

Je crois que l'on s'est gravement trompé dans le cas qui nous occupe; mais je m'abstiendrai d'inviter le ministre à corriger les anomalies qui s'accusent dans son tarif, car pour venir à bout de cette seule tâche il nous faudrait rester ici jusqu'en juin.

L'hon. M. FIELDING : Je crains bien qu'il n'y ait pas lieu pour moi de prendre occasion de cet article pour discuter à fond l'effet de l'importation libre de certains produits. L'honorable député, je le sais, estime qu'il ne suffit pas d'admettre un article en franchise pour que le consommateur puisse l'acheter à meilleur marché. Je lui rappellerai toutefois que de toutes les députations qui se sont présentées devant la commission du tarif, il ne s'en est pas trouvé une

seule pour demander que les écrémeuses, la ficelle d'engerbage ou le fil barbelé fussent assujettis au paiement de droits de douane. Que mon honorable ami pense à tort ou à raison que l'imposition d'un droit sur un article quelconque est de nature à diminuer le prix de vente de cet article, son sentiment n'est heureusement pas celui de la classe agricole.

Quant à l'autre question soulevée par l'honorable député, celle de savoir s'il y a lieu de craindre le "dumping" à l'égard de ces machines, je dois dire que j'ignore quelle est la situation en ce moment même; mais il n'y a pas bien longtemps, nous avons appris de façon bien certaine que de grands fabricants américains s'étaient syndiqués et pratiquaient le "dumping"—j'emploie l'expression consacrée—c'est-à-dire qu'ils vendaient leurs écrémeuses à un prix beaucoup moindre que leur valeur réelle. Si un tel état de choses pouvait se maintenir pendant un certain temps, il est bien évident que les fabricants d'écrémeuses du Canada se verraient obligés de fermer leurs établissements.

On pourrait prétendre avec quelque apparence de raison que les cultivateurs auraient, en pareil cas, l'avantage de pouvoir acheter les écrémeuses à meilleur marché; mais mon honorable ami (M Henderson) conviendra avec moi que les gens qui pratiquent le "dumping" ne sont pas mus par un sentiment de bienveillance à l'égard des cultivateurs canadiens; ils n'ont d'autre souci que leur intérêt personnel, et dès que les fabricants d'écrémeuses du Canada auraient fermé leurs établissements, ils s'empresseraient, eux, de relever leurs prix, de sorte que le cultivateur canadien ne retirerait aucun avantage d'une telle concurrence.

M. BERGERON. Voilà un excellent principe protectionniste.

L'hon. M. FIELDING : En effet. La protection est parfois une très bonne chose. Je me plais à reconnaître le bien, de quelque étiquette qu'on le recouvre. L'exemple que fournissent les écrémeuses met en bonne lumière la difficulté qui nous a été signalée et qui est susceptible de se répéter à l'égard d'autres articles.

M. HENDERSON : Ce raisonnement, l'honorable ministre le trouve peut-être très bon, mais je ne crois pas que le pays s'en contente.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances se rappelle sans doute que les principes qu'il vient de soutenir, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) s'est appliqué à les tourner en ridicule dans des discours qu'il prononça sur le parquet de la Chambre en 1902, 1903 et 1904. Je serais fort aise de connaître le sentiment de l'honorable ministre du Commerce sur l'argumentation de son honorable collègue des Finances, car lorsque nous avons tenté, nous, les membres de la gauche, de soutenir les mêmes principes, sir Richard Cartwright et le principal organe du Gouvernement dans l'Ontario, le "Globe", de Toronto, se sont employés à nous couvrir de ridicule, ne craignant pas de dire qu'il se trouvait de par le pays des gens assez dépourvus de patriotisme et de tout sens de devoir public pour exiger que l'on pût acheter à un prix déraisonnable de bon marché les machines de cette sorte de provenance étrangère. Quoi qu'il en soit, nous avons la satisfaction de constater que le ministre des Finances fait beaucoup plus de cas qu'autrefois de certains principes énoncés par les membres de la gauche.

M. BERGERON : C'est un signe de conversion.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami de Beauharnois fait allusion à la conversion du Gouvernement; je m'abstiendrai d'en parler; le sujet est trop sacré pour le tourner en plaisanterie. Je me contenterai de demander au ministre pour quelle raison les articles dont l'importation est libre seront assujetties aux dispositions des présentes résolutions ?

Les écrémeuses mécaniques lui ont fourni l'occasion de citer un exemple. Mais j'aimerais savoir si le Gouvernement a la certitude que ces machines se sont vendues à vil prix et qu'il en a été de même pour d'autres articles. Il me semble que nous avons droit de savoir si la commission dont le ministre des Finances faisait partie a recueilli certains renseignements à ce sujet. Tout ce que nous savons des renseignements recueillis par cette commission, nous l'avons appris par les journaux, et le ministre n'est pas sans savoir que cette source laisse parfois à désirer. Il est certain que l'on a dû faire le classement des renseignements que la commission du tarif a recueillis pendant les mois qu'ont duré ses investigations, et que le Gouvernement a dû, pour le moins, s'inspirer de ces renseignements à l'occasion de la revision du tarif. Le ministre des Finances aurait-il la bonté de nous dire ce que lui ont appris les résolutions faites devant la commission, en ce qui concerne cet article en particulier, et surtout nous faire savoir si, en dehors des articles qu'il a mentionnés, il s'en trouve d'autres qui ont donné lieu à la pratique du "dumping"?

L'hon. M. FIELDING : Je regrette de ne pas me rappeler les discours de l'honorable ministre du Commerce auxquels mon honorable ami a fait allusion.

M. BERGERON: Vous les trouverez dans les "Débats".

L'hon. M. FIELDING : Fort bien ! mais je ne crois pas que l'on ait beaucoup à gagner à regarder de trop près ce que tous les membres de la Chambre ont pu dire par le passé sur la question du tarif.

Un DEPUTE : Vous feriez bien de l'oublier.

L'hon. M. FIELDING : Il y en a bien d'autres qui ne sont pas à l'abri de tout reproche. Je reviens à l'autre question.

Je ne me rappelle pas que les dispositions relatives au "dumping" aient occupé tout particulièrement l'attention de la commission du tarif. Je n'ai gardé le souvenir d'aucun cas particulier. C'est l'affaire des écrémeuses qui a éveillé l'attention, il y a quelque temps ; cette affaire met en jeu un principe. Si les écrémeuses ont pu donner naissance à une telle difficulté, d'autres articles pourront également la faire surgir. Le principe étant jugé bon dans un cas, il doit l'être aussi dans l'autre. Sans me rappeler en ce moment aucun cas particulier, j'estime qu'il y a en tout ceci un principe qui s'impose naturellement à l'attention de quiconque est appelé à traiter la question.

M. R. L. BORDEN : Il conviendra que l'honorable ministre soit en mesure de nous communiquer le résultat des investigations de la commission lorsque nous en serons rendus à discuter les différents articles du tarif, du moins les renseignements relatifs aux principaux articles, à ceux qui sont susceptibles de provoquer quelque discussion. Le Gouvernement a certainement dû faire une classification des dépositions. Nous n'avons pas eu l'avantage d'en faire une, puisqu'elles n'ont pas été imprimées. Si j'en parle un peu d'avance, c'est simplement pour savoir si le ministre a fait faire une classification quelconque des dépositions.

L'hon. M. FIELDING : Je crains qu'il n'en ait pas été fait. Les renseignements ont été fournis à la Chambre, mais je comprends que la gauche ne les trouve pas très intéressants : libre à elle de s'en prévaloir si elle le juge à propos. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de faire connaître les conclusions générales que nous avons tirées des informations que nous avons recueillies. Il nous est impossible de fournir ces informations à l'occasion de chaque article du tarif.

M. R. L. BORDEN : Je pensais que l'on avait fait une classification des renseignements recueillis par la commission—de ceux du moins qui se rattachent aux principaux articles du tarif. J'imagine que pour reviser le tarif on a dû s'inspirer, du moins dans une certaine mesure, des informations recueillies au cours des investigations de la commission. Si je fais erreur, si le Gouvernement n'a pas tenu un compte suffisant des informations qu'il a recueillies au prix de longs mois d'investigations, et s'il n'en a pas même fait de classification, force nous sera, j'imagine, de nous contenter des conclusions générales qu'il a tirées. Je pensais qu'il en était autrement.

L'hon. M. FIELDING : Il est absolument impossible de porter à la connaissance de la Chambre des informations recueillies par rapport à chaque article en particulier. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'exposer en termes généraux les conclusions que nous avons tirées.

M. BARR : Dans ce cas, le ministre aurait-il l'obligeance de me dire si les dispositions dont il s'agit en ce moment ont été insérées dans les résolutions sur la demande des députations qui se sont transportées ici? C'est le contraire, je crois, que les délégués ont demandé, et j'estime avec tous les représentants de la classe agricole que l'élaboration du tarif s'est faite dans un sens diamétralement opposé aux besoins des cultivateurs. Pour les fins de la discussion, on a pris un article d'une importance primordiale pour la classe agricole: l'écrémeuse. Cet article, on voyait d'un bon œil qu'il fut admis en franchise : on laissait ainsi le champ libre à la concurrence étrangère, et les cultivateurs pouvaient se munir de ces machines à meilleur marché que si elles eussent été frappées d'un droit élevé.

En étendant les dispositions des résolutions aux machines agricoles, à tous les articles dont les cultivateurs ont particulièrement besoin, on empêche les représentants des manufactures de venir vendre ces articles à un prix déterminé, parce qu'ils ne sauront jamais si le Gouvernement n'en fera pas augmenter le prix en appliquant les dispositions relatives à la vente à vil prix des produits étrangers. Ces dispositions sont donc de nature à semer l'alarme au sein de la classe agricole.

L'imposition de droits sur les articles indispensables à l'agriculture devra nécessairement provoquer des protestations. Si les cultivateurs sont favorables à une somme suffisante de protection, ils n'entendent pas qu'il soit imposé de droits sur des articles jusqu'ici importés en franchise, sur des articles dont ils ont toujours considéré la libre importation comme indispensable au bien-être de la classe agricole. Ne nous arrêtons pas uniquement aux écrémeuses ; considérons aussi que ces dispositions pourront également s'appliquer à nombre d'autres articles et jusqu'aux produits agricoles qui, à certaines époques, s'importent au Canada. On pourrait mettre en vigueur les disposmitions relatives au "dumping" au moment où nous manquerions de pommes de terre et de maïs, et que nous serions obligés d'en importer. Je ne vois aucune raison de les étendre à ces articles. Voilà pourquoi je dis que le nouveau tarif est un chef-d'œuvre d'obscurité et de confusion comme on n'en a jamais vu.

Il en est des dispositions relatives au "dumping" comme des autres: elles nous laissent dans l'incertitude quant à leurs effets, et les négociants du Canada ne sauront jamais quels droits il leur faudra acquitter sur les marchandises importées de l'étranger.

M. MILLER : Je regrette de ne pas me rappeler le nom de la fabrique américaine

dont je veux parler. Il y a quelques mois, une fabrique d'écrémeuses de l'ouest de l'Ontario se plaignait amèrement de ce que certaine maison américaine inondait le marché canadien de machines qu'elle vendait à un prix beaucoup moindre que celui qu'elle demandait aux Etats-Unis. Le Gouvernement semble en être arrivé à la conclusion que nos fabricants d'écrémeuses pourraient soutenir la concurrence légitime des fabricants américains. Je ne sache pas que les fabricants canadiens aient insisté pour que les écrémeuses fussent, dans les circonstances ordinaires, assujetties au paiement d'un droit de douane. Les cultivateurs du Canada aimeront mieux, j'en suis sûr, qu'elles ne le soient pas ; mais, comme l'a fait observer l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), il convient peut-être de laisser les fabricants se tirer d'affaire de leur mieux, car je les crois en mesure de soutenir la concurrence des Américains—en tant, du moins, qu'elle reste dans les bornes de la légitimité. Mais la question est bien différente quand il s'agit de protéger nos fabricants contre une concurrence déloyale, quand les Américains inondent notre marché de produits qu'ils vendent à vil prix.

La fabrique d'écrémeuses dont je viens de parler a un représentant en cette ville, et si l'honorable chef de l'opposition (M. Borden)) et le député de Halton (M. Henderson) tiennent à savoir s'il est bien vrai que les fabricants canadiens se sont trouvés aux prises avec le " dumping " américain, il leur sera très facile de se renseigner.

M. ALCORN : Les écrémeuses de provenance canadienne entrent-elles aux Etats-Unis en franchise ? Dans la négative, l'honorable ministre des Finances aurait-il l'obligeance de nous dire à quel droit elles se trouvent assujetties ?

L'hon. M. FIELDING : Elles sont passibles de droits, mais mes fonctionnaires ne trouvent pas l'article où elles sont comprises. Je crois que n'étant pas au nombre des articles spécifiés, elles se trouvent frappées d'un droit très élevé.

L'hon. M. FOSTER : Je conseille au ministre des Douanes (l'hon. M. Paterson) de charger un de ses commis de mettre en regard de chaque article de ce tarif—et cela pour l'usage du ministre—le droit correspondant fixé par le tarif américain. La même question sera posée à propos de presque chaque article, et c'est chose facile, dans la plupart des cas, d'inscrire le droit correspondant imposé aux Etats-Unis.

L'honorable ministre aurait alors ces renseignements sous la main et pourrait répondre immédiatement à nos questions.

L'hon. M. FIELDING : Je ne puis partager cette manière de voir. Il me fait grandement plaisir d'obtenir tous les renseignements se rapportant à chaque cas particulier, mais je ne puis voir comment cette règle pourrait s'appliquer ici. Qu'importe le droit imposé par le tarif américain ? Il ne saurait avoir la moindre portée quant à la valeur de ce tarif. C'est pourquoi je n'aimerais pas fournir ce renseignement sous la forme indiquée, mais je serai toujours heureux de recevoir les renseignements désirés sur chaque item.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait être charmé de ce qui se produit. En suggérant cette façon de procéder, je me propose uniquement de faciliter l'expédition de la besogne que nous avons à faire. Si un honorable député désire connaître quel est le droit imposé par le tarif des Etats-Unis sur chacun de ces item, je me demande si l'item en discussion sera réglé avant qu'on ait fourni le renseignement demandé.

L'hon. M. FIELDING : Loin de moi l'idée de manquer de courtoisie envers la députation, mais tous les députés peuvent aussi facilement que nous se procurer les renseignements en question.

L'hon. M. FOSTER : C'est au Gouvernement qu'il appartient d'obtenir ces informations.

L'hon. M. FIELDING : Oui, si celles-ci sont opportunes, mais si mon honorable ami demande un renseignement inopportun, à mon avis nous ne pouvons le lui fournir.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) me permettra de demander ce qu'il est convenable de faire.

L'hon. M. FIELDING: Certainement, mais je ne me suis pas servi du mot " convenable."

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas la Chambre, mais bien le Gouvernement qui recommande ce tarif a qui demande à la députation de l'approuver. N'importe quel député serait-il le plus humble d'entre nous, a, lors de la discussion de chaque item, le privilève parfait de demander quel est le droit payé aux Etats-Unis pour un article semblable. Tout ce que je suggère au ministre de faire pour son propre avantage, c'est d'être prêt à fournir immédiatement les renseignements demandés, au lieu d'avoir à attendre pour se les procurer, ainsi qu'il arrive dans cette circonstance. L'honorable ministre des Finances ne doit pas agir en partant de cette idée qu'il va faire adopter cette législation fiscale avant d'avoir répondu à des questions pertinentes, et qu'il doit seul juger de l'opportunité de ces questions. Il doit accorder à chaque député la liberté d'agir dans ce dernier cas.

L'hon. M. FIELDING : Pour ma part, je conseille fortement à mon honorable ami (M. Foster) de ne pas s'imaginer qu'il a le droit de parler au nom de la députation. L'honorable député dit que la Chambre veut ceci et cela et qu'elle a le droit de réclamer tous ces avantages. Je reconnais le droit de la députation, mais non celui de mon ho-

norable ami (M. Foster) de parler au nom de la Chambre. Il n'existe pas plus de raisons pour lesquelles je devrais avoir tous les renseignements relatifs au tarif des Etats-Unis, qu'il n'y en a quant à la législation fiscale du Brésil ou de toute autre république.

L'hon. M. FOSTER Si nous avons besoin de ces renseignements....

L'hon. M. FIELDING : Si mon honorable ami désire quelque renseignement sur n'importe quel item quant aux droits qui sont perçus par tous les pays de l'univers sur l'article en question, je regretterais d'en arriver à cette extrémité, mais, à mon avis, il vaudrait mieux pour moi refuser de fournir les détails demandés.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances devra se rappeler que si je ne puis parler au nom de la Chambre, j'ai le droit d'exprimer mon avis personnel. Je place la question sur un terrain aussi général que possible, parce qu'il me semble que chaque membre de cette Chambre devra jouir des mêmes droits que ceux que je réclame pour moi-même. Je suis certain que tous les députés indépendants me seconderont en demandant qu'on tienne compte de leur privilège et qu'on leur fournisse les renseignements demandés. Mon but était uniquement de faciliter la tâche de l'honorable ministre. Si ce dernier préfère suivre les sentiers les plus épineux et les plus désavantageux, libre à lui de le faire.

L'hon. M. FIELDING. Je puis affirmer à mon honorable ami (M. Foster) que je ne veux pas choisir la route la plus épineuse. Au contraire, je désire suivre la tactique la plus opportune ; mais je ne veux pas me plier à toutes les demandes déraisonnables qu'on me fera à propos de renseignements que j'estime n'avoir aucun rapport logique avec la question soulevée. Je ne puis reconnaître que le Gouvernement doit indiquer, en regard de chaque item, le montant des droits exigés par les tarifs des différents pays du monde sur l'item en question. Si l'on nous demande des renseignements sur n'importe quelle matière, nous ferons tout notre possible pour satisfaire la curiosité de la députation.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) semble être un peu nerveux.

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas.

M. R. L. BORDEN : Evidemment, si nous désirons un renseignement relatif au Brésil ou non, nous devrions pouvoir l'obtenir, surtout lorsqu'il s'agit des pays qui font un commerce considérable avec le Canada. Toutes les propositions de l'honorable ministre, quant à un tarif intermédiaire, reposaient sur les tarifs des autres pays en tant qu'ils s'appliquent au Canada. Comment, on nous refuserait de demander ce que sont les droits imposés par les autres pays sur les produits canadiens, bien que ce soit sur cela que repose la politique fiscale du Gouvernement, si l'on s'en tient à cet aspect de la question ! J'ose croire qu'après réflexion, l'honorable ministre des Finances reconnaîtra que si l'on tient compte de sa propre déclaration de principes de politique fiscale, ces questions ont leur raison d'être, au moins quand elles se rapportent à des pays avec lesquels nous faisons un commerce considérable. Voilà tout ce qu'a demandé l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

L'hon. M. FIELDING : Je ne vois pas qu'il me soit possible d'aller plus loin, sous ce rapport, que de déposer sur le bureau de la Chambre des copies des tarifs des différents pays—on peut s'en procurer plus aisément au ministère des Douanes—et de les mettre à la disposition des honorables députés. A mon sens, il n'est pas raisonnable de nous demander un état détaillé du tarif des Etats-Unis à propos de chacun de ces item.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas là ce que j'ai suggéré. J'ai simplement conseillé une méthode qui, à mon avis, aurait simplifié le travail de l'honorable ministre des Finances et celui de son collègue l'honorable ministre des Douanes. Ainsi, par exemple, on a posé une question à laquelle le ministre a tenté de répondre, laissant ainsi voir que cette question était raisonnable.

L'hon. M. FIELDING : Je réponds quelquefois à des questions déraisonnables.

L'hon. M. FOSTER : On demandait à l'honorable ministre quel était le droit imposé par les Etats-Unis sur les écrémeuses ; il a dû s'enquérir auprès du sous-ministre pour obtenir ce renseignement. J'aurais cru que la besogne serait simplifiée, si l'on préparait un état que pourrait immédiatement consulter soit le ministre des Finances soit le ministre des Douanes. Cela leur permettrait de fournir sur-le-champ les détails demandés. Je ne partage pas cette opinion qui veut que tout le travail de l'honorable ministre des Finances pour faire adopter cette législation fiscale se résume à déposer des copies des différents pays sur le bureau de la Chambre, et à dire aux députés de s'y perdre en recherches, s'ils veulent des renseignements. L'honorable ministre constatera, avant de s'être débarrassé de ce tarif, que si nous croyons qu'un renseignement se rapportant au sujet discuté, peut être avantageux à la députation, il sera de son devoir de fournir les détails demandés.

L'hon. M. FIELDING : Je crois pouvoir dire en toute vérité que je ne suis pas porté à refuser de fournir les renseignements qu'on me demande. Dans le cas actuel, il m'est impossible de poursuivre cette ligne de conduite. L'affaire n'a pas l'importance que l'honorable député lui donne. Nous avons dans les mains le tarif des Etats-Unis.

Mon honorable ami peut y trouver les droits sur les articles qu'il mentionne ; mais si l'on nous demande de comparer chaque item du tarif actuellement soumis à la Chambre avec chaque item du tarif des Etats-Unis, et d'indiquer le volume des importations et des exportations de chaque article, etc., on exige de nous une tâche impossible.

L'hon. M. FOSTER : Nous nous procurerons ce renseignement.

M. BERGERON : L'honorable ministre des Finances paraît enfin comprendre quel est le renseignement que mon honorable ami (M. Foster) veut obtenir. Il nous dit qu'il a sous la main le tarif des Etats-Unis. Il pourrait y trouver l'information demandée.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons ce document maintenant.

M. BERGERON : Si mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) ne fait pas erreur, quand il proclame la conversion du Gouvernement à l'idée protectionniste, je lui rappelerai que le tarif américain a joué un grand rôle lors de l'établissement de la protection au Canada. Rien donc de plus naturel si, dans la préparation de notre tarif, nous aimons connaître les droits que les Etats-Unis imposent sur des articles semblables.

Ce ne fut qu'après l'insuccès qui marqua les efforts et des conservateurs et des libéraux en vue de conclure un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, que la protection fut inaugurée au Canada, notre population ayant enfin décidé que si nous ne pouvions obtenir la réciprocité, nous devions adopter un tarif protecteur semblable à celui en vigueur aux Etats-Unis. Aujourd'hui, on nous dit que le Gouvernement a adopté cette politique de protection que ses partisans ont combattu dix-huit années durant. Il importe donc grandement que nous connaissions les rapports qui existent entre notre politique protectionniste et le système en vigueur dans la république voisine.

L'hon. M. PATERSON : On peut admettre en thèse générale que le tarif américain est beaucoup plus élevé que le tarif canadien.

M. W. F. MACLEAN : Et c'est là une excellente idée.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre des Douanes est-il certain de ce qu'il avance ?

L'hon. M. PATERSON : Oui. Le tarif américain ne spécialise pas chaque article, ainsi que le fait le nôtre. Ainsi, par exemple, quand on demande quel est le droit sur les écrémeuses aux Etats-Unis, la seule réponse que les fonctionnaires peuvent faire, c'est qu'ils croient que cet article est compris dans une certaine section établissant une moyenne de droits de 45 p. 100. Il s'agit d'interpréter le tarif des Etats-Unis ce qui présente certaines difficultés. Sans doute, à propos de toutes ces questions qui nous sont posées relativement au tarif américain, nous pourrions répondre le plus souvent d'une façon exacte, bien qu'il soit fort possible aussi que nous nous trompions dans l'interprétation.

M. LANCASTER : L'honorable ministre des Douanes veut-il laisser entendre qu'il nous demande d'adopter cette législation fiscale, sans nous renseigner sur le tarif américain ? Il nous dit bien qu'il peut nous fournir des renseignements sur ce tarif, mais il ajoute qu'il n'en peut garantir l'exactitude. S'il est impossible à l'honorable ministre des Douanes et aux fonctionnaires dont il peut disposer de comprendre quel est le tarif américain quant à un article désigné, comment supposer que les simples membres de cette Chambre connaissent plus à fond cette matière ? Le tarif américain, plus que tout autre tarif étranger, permet la concurrence au préjudice de nos industriels. Au nom des électeurs que je représente ici, je déclare qu'avant que ce tarif soit adopté il me faut plus de renseignements que n'en semble posséder l'honorable ministre des Douanes.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député va-t-il se former une opinion sur la valeur du tarif canadien, pour chaque article particulier, en tenant compte du montant de droits imposés par le tarif américain ?

M. LANCASTER : Non, certainement. Ce n'est pas là une preuve concluante, sans doute, mais on peut l'admettre, et tous les membres de cette Chambre devraient en tenir compte dans la préparation de ce tarif. Je ne veux pas que le ministre des Douanes tente de me faire dire ce que je n'ai pas dit. Je n'ai pas prétendu invoquer un argument décisif ; mais j'affirme qu'il nous importe grandement de connaître la nature du tarif qui protège autant les manufacturiers américains contres leurs concurrents du Canada.

Les représailles n'ont pas toujours peut-être leur raison d'être, mais nous devrions savoir pourquoi. Il nous faudrait pour cela tenir compte des droits perçus par nos voisins sur des articles semblables de production canadienne. A mon sens, on ne devrait pas adopter cette législation, surtout si l'on tient compte du peu de renseignements que l'honorable ministre des Douanes semble posséder.

L'hon. M. PATERSON : Les législateurs des Etats-Unis, dans leur sagesse, déclarent qu'ils faut imposer tels droits sur certains articles, en tenant compte tout le temps des intérêts de leurs concitoyens. Supposons que le Parlement du Canada décide qu'il est de l'intérêt du pays de classer ces marchandises parmi celles qui sont admises en franchise, devrons-nous, baser notre décision sur l'exemple que les Etats-Unis nous offrent ? Mon honorable ami demande quel est le tarif américain. Pourquoi n'exigerait-il pas des renseignements relatifs aux tarifs anglais et allemands ?

M. R. L. BORDEN : Et vous avez imposé une surtaxe parce que le tarif allemand ne favorisait pas assez le Canada.

L'hon. M. FIELDING : En quoi tout cela se rapporte-t-il à la question ?

M. R. L. BORDEN : Mais c'est là tout le débat.

L'hon. M. FIELDING : Cette surtaxe existe depuis plusieurs années et l'honorable député est mal venu en s'efforçant aujourd'hui de découvrir pourquoi on l'a imposée.

L'hon. M. PATERSON : Cette surtaxe n'était pas imposée dans un but de protection, mais bien plutôt pour affirmer le droit du Canada d'être traité avec justice et équité.

M. W. F. MACLEAN : C'est là la base de la protection.

L'hon. M. PATERSON : Et c'est pour affirmer ce droit que cette surtaxe est maintenue.

M. HENDERSON : Je demanderais au ministre des Douanes du Canada si notre pays n'a pas reçu ce traitement équitable. Dans le cas contraire pourquoi ne pas enlever cette surtaxe ?

L'hon. M. PATERSON : Le Canada n'a pas été traité avec équité jusqu'à présent ; voilà pourquoi la surtaxe est encore en vigueur.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député d'Halton va-t-il retirer ce qu'il a dit ?

M. HENDERSON : Ce n'est pas ce que j'ai dit ; cette surtaxe constitue pour nous une bonne protection.

L'hon. M. FOSTER : Comptez sur nous tant que vous appliquerez les principes de la protection.

M. LOGGIE : Je voudrais tenter en quelques mots la défense de cet article du tarif relatif aux articles vendus à vil prix et admis en franchise. Si je ne me trompe, il y a deux principes en jeu, quand il s'agit de marchandises admises en franchise en ce pays. D'abord, la matière première est expédiée au Canada ; puis on en fait la distribution sous la forme d'objets manufacturés. Il s'agit ici du principe concernant surtout les articles qui sont importés pour l'usage général de la population et qui sont admis en franchise pour le plus grand avantage des cultivateurs du Canada dont les intérêts sont supérieurs à ceux des manufacturiers. Mais heureusement que nous avons l'article relatif à la mise en vente à vil prix d'objets manufacturés pour protéger les fabricants canadiens contre toute concurrence illégitime que pourrait leur faire les manufacturiers américains qui, ayant un marché de 80,000,000 d'âmes, pourraient aisément inonder un marché de 5,000,000 ou de 6,000,000 d'habitants. Supposons, pour un moment, qu'un article admis en franchise soit vendu $10 aux consommateurs des Etats-Unis, et que le prix de cette marchandise soit réduit à $8 pour le consommateur canadien, cela, évidemment, serait de nature à ruiner une industrie canadienne. Le Gouvernement vient donc au secours de cette industrie en faisant verser les deux autres dollars dans la caisse de l'Etat, par le fabricant américain, en vertu de cet article du tarif.

M. BERGERON : Qui paie ces $2 ?

M. LOGGIE : C'est le cultivateur canadien qui les verse directement au fisc, mais indirectement le fabricant américain les perd, comme je viens de l'expliquer, et cela, sans aucun avantage pour le consommateur canadien. Aussi, à l'avenir, le fabricant américain n'expédiera de marchandises au Canada qu'au prix du marché que cet article trouve chez lui. Le résultat de cet état de choses sera de permettre au fabricant canadien d'échapper à la concurrence que, sans cette disposition, on lui aurait faite. Les cultivateurs canadiens ne paient pas plus cher, même en tenant compte des droits imposés sur les marchandises vendues à vil prix, que le cultivateur américain qui dépend des fabricants qui ont un marché de 80,000,000 d'âmes.

Qu'on me permette de citer comme exemple ce qui se rapporte aux filets de pêche. Nous savons tous qu'on importe au pays pour des millions de dollars de ces articles. Pourquoi les admettre en franchise ? Uniquement dans le but de favoriser l'industrie des pêcheries, de même que celle des cultivateurs. Nous aimerions tous voir fabriquer ces rets au Canada. Dans ce cas, pourquoi quelque capitaliste ayant un million de dollars à sa disposition, n'organiserait-il pas une manufacture de ces articles ? La seule raison qui l'en empêcherait serait qu'il devra faire concurrence aux manufacturiers des Etats-Unis qui ont $10,000,000 à $30,000,000 dans des établissements semblables, et qui peuvent compter sur un marché de 80,000,000 d'âmes.

Non seulement ils jouissent de tous ces avantages, mais ils ont de plus des ports océaniques ouverts l'hiver comme l'été. Comment un manufacturier canadien pourrait-il entrevoir le moyen de soutenir cette concurrence et d'empêcher des rivaux plus puissants de vendre leurs marchandises à des prix ridicules ? Voilà où le ministre des Finances entre en scène, et que l'article du tarif relatif à la vente à vil prix des marchandises dans un pays étranger, s'applique. Si les manufacturiers américains abaissent en faveur des consommateurs canadiens les prix auquels ils vendent leurs marchandises aux consommateurs américains, nous imposons un droit de 15 p. 100. S'il m'était permis, j'augmenterais ce droit-là.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. BENNETT : Voteriez-vous pour cela ?

M. LOGGIE : Sans doute, mais non pas pour ce que demanderait mon honorable ami. Il voudrait imposer un droit de 25 p. 100. Je m'opposerais à pareille mesure, parce que du moment que cet impôt existera, les pêcheurs se trouveront forcés d'acquitter ce droit. Mais, tel qu'il existe actuellement, l'article relatif aux marchandises vendues à vil prix, s'applique de façon à ne pas faire peser ce fardeau sur les épaules du consommateur canadien, mais bien sur celles du manufacturier canadien qui doit exiger de ses clients canadiens le même prix que celui qu'il réclame de l'acheteur américain. Voilà jusqu'à quel point le fabricant de filets de pêche canadien se trouve protégé, et qui dira qu'il ne doit pas l'être ?

L'hon. M. FOSTER : Très bien ! Très bien !

M. LOGGIE : Telle est la politique suivie par l'honorable ministre des Finances.

M. BARKER : La connait-il ?

M. BERGERON : Quelle est sa politique ? Est-ce la protection ?

M. LOGGIE : Mon honorable ami parle de protection. La moyenne de l'impôt est de 17 ou de 18 p. 100. Le tarif est donc protecteur jusqu'à ce point, et s'il en applique l'article relatif aux marchandises vendues à vil prix, l'application de cette disposition peut encore être invoquée, du moment que les articles vendus sont fabriqués au pays. Dans le cas contraire, le tarif de 15 p. 100 ne peut s'appliquer. Voilà une proposition raisonnable et il faut tenir compte de ce qu'a dit l'honorable ministre des Finances en déclarant que si la disposition du tarif relative aux articles vendus à vil prix est avantageuse, lorsqu'il s'agit de marchandises imposables, elle est doublement avantageuse quand elle s'applique aux item indiqués sur la liste des articles admis en franchise.

M. BERGERON : Après l'exposé si lucide que vient de nous faire mon honorable ami, il ne me reste plus qu'à poser une question à l'honorable ministre des Finances. Comment le ministre des Douanes peut-il connaître le prix du marché pour l'achat et pour la vente d'un article aux Etats-Unis ? Le Gouvernement veut-il leurrer les cultivateurs en les persuadant qu'ils achètent leurs écrémeuses à meilleur marché, parce que ces machines sont admises en franchise lorsqu'en même temps les ministres se vantent d'avoir trouvé le moyen de protéger les manufacturiers canadiens ? Comment le Gouvernement peut-il être fidèle aux engagements qu'il a contractés envers les cultivateurs en les forçant de payer $10 pour un article qui ne coûte que $8 aux Etats-Unis ? N'est-ce pas là accorder $2 aux manufacturiers canadiens aux dépens de nos cultivateurs ? Voilà, je n'hésite pas à le dire, une façon malhonnête d'appliquer la protection. Il vaudrait mieux pour les ministres déclarer ouvertement leur politique. Grâce à cette disposition relative aux marchandises vendues à vil prix, le Gouvernement peut facilement faire connaître aux manufacturiers ce qui les attend, s'ils ont l'audace de se montrer indépendants et de ne pas appuyer le Gouvernement actuel. Sur quelles données s'appuie l'honorable ministre des Finances pour indiquer le prix de vente ou le prix d'achat d'un article quelconque sur le marché américain ? J'ai une cause se rapportant à l'achat de certains instruments aratoires exportés des Etats-Unis et dans laquelle la disposition dont je viens de parler a joué un grand rôle. On s'est donné tout le mal possible; on a fait travailler des agents et des inspecteurs. De fait, tout le bureau des douanes de Montréal a été mis sur pied pour constater si l'on avait payé moins que le prix qu'on aurait exigé aux Etats-Unis. En résumé, on n'a pu découvrir la vérité. Supposons le cas d'un manufacturier qui est l'ami du Gouvernement ; on constatera facilement en compulsant les registres du département que l'article en question a été vendu aux Etats-Unis aux consommateurs canadiens à un vil prix. Dans ces cas-là le Gouvernement ne se montre pas très scrupuleux. S'il arrive que le fabricant n'est pas un ami du parti au pouvoir, les fonctionnaires du ministère constateront très facilement qu'on a payé pour cet article un prix moins élevé que celui qu'on aurait exigé aux Etats-Unis, et que la disposition relative aux marchandises vendues à vil prix ne peut s'appliquer. Nos adversaires savent comment traiter les manufacturiers, de même qu'ils connaissent les opinions politiques de ces derniers. Depuis dix ans, ils ont abusé des fabricants avec une rare habileté.

A la dernière élection de Saint-Anne, des gens dont les noms ont été mentionnés dans les journaux comme assistant à une assemblée publique furent mandés à Ottawa où on leur demanda si les rapports en question étaient vrais. Un autre manufacturier dont le nom avait été mentionné comme ayant assisté à une assemblée de comité, fut appelé à Ottawa pour dire au Gouvernement si réellement ou non il avait été présent à cette réunion. Nous devrions prendre toutes les précautions possibles pour connaître exactement quelle est la politique réelle du Gouvernement et pour voir à ce que tout le monde soit protégé d'une façon ou d'une autre. Nous devrions savoir la moyenne qu'on emploie pour nous assurer de la valeur réelle d'un article sur le marché américain comparée à celle qu'il a sur le marché canadien.

L'hon. M. PATERSON : Je crains que mon honorable ami n'ait pas suffisamment pesé la portée de ses paroles et des accusations qu'elles comportent. Il dit que le ministère des Douanes, dans son administration, établit une différence en faveur de tel ou tel

manufacturier. Je suis convaincu qu'il n'avait pas l'intention d'accuser le ministère des Douanes d'une faute semblable, mais c'est bien là ce qui découle des paroles dont s'est servi mon honorable ami. A mon avis ce serait l'accusation la plus sérieuse portée contre un département public. Je pourrais ajouter que le mnistère des Douanes doit, indépendamment de la disposition relative aux marchandises vendues à vil prix, s'assurer de la valeur des différents articles dans les pays étrangers.

Quant aux marchandises consignées auxquelles l'article relatif aux objets vendus à vil prix ne s'applique pas, nous devons nous montrer tout aussi prudents que lorsqu'il s'agit des marchandises auxquelles cette disposition s'applique. Mais il est vrai de dire que la mise en vigueur de cet article a permis au ministère des Douanes de se renseigner davantage sur la valeur de ces envois ; grâce au montant plus considérable que la Chambre a été assez généreuse, dans l'intérêt public, de mettre à notre disposition, nous avons pu augmenter notre personnel et maintenir à différents endroits, surtout aux Etats-Unis, des fonctionnaires qui doivent s'enquérir de la valeur exacte des marchandises expédiées et qui consacrent tout leur temps à cette œuvre.

En outre, le ministère a décidé d'exiger des renseignements supplémentaires de la part de l'exportateur. D'après les formules actuelles, la personne qui exporte au Canada des marchandises d'un autre pays, doit déclarer à quel prix elle vend ces articles dans son propre pays et, dans une autre colonne, à quel prix elle les a vendus à l'acheteur canadien. D'un simple coup d'œil le douanier canadien peut se rendre compte des faits. On exige de plus une déclaration solennelle des faits de la part de l'exportateur. De cette façon, on constatera, par exemple, que l'exportateur vend $20 au Canada des marchandises pour lesquelles il exige $25 aux Etats-Unis. Dans ce cas-là le droit de douane est relevé d'après le prix exigé aux Etats-Unis. C'est là la formule exigée dans le cas de consignations à des acheteurs canadiens, indépendamment des opinions des importateurs, de leur précédente nationalité ou de toute autre considération. Il va sans dire qu'on étudie chaque cas en se plaçant au point de vue des affaires et en tenant compte de toutes les circonstances.

M. WHITE (Renfrew-nord) : Il y a quatre ou cinq ans, une compagnie installait des ateliers à Pembroke pour la fabrication d'écrémeuses. Cette compagnie a été considérablement ennuyée par le fait déjà rapporté ici—que ces écrémeuses étaient admises en franchise au Canada. Les membres du comité savent parfaitement que les machines pour la fabrication du sucre de betterave et que le fer en gueuse destiné à certains usages sont également admis en franchise au pays. Mais on refuse ce privilège aux manufacturiers d'écrémeuses. Pourquoi ne pas accorder à ces gens les avantages qu'on accorde à d'autres, surtout si l'on tient compte du fait que ces machines ne sont pas fabriquées au Canada mais exclusivement aux Etats-Unis, si je ne me trompe? Pourquoi la matière première dont se servent les fabricants d'écrémeuses ne serait-elle pas admise en franchise, ainsi qu'on le fait pour beaucoup d'autres articles ? La compagnie de Pembroke, à laquelle je fais allusion, a reçu des offres nombreuses pour aller établir une manufacture aux Etats-Unis où elle fabriquerait des écrémeuses destinées au marché américain et au marché canadien. Je crois que le Gouvernement devrait étudier sérieusement les questions sur lesquelles je viens d'appeler son attention.

L'hon. M. FIELDING : Je puis dire que le cas mentionné par l'honorable député (M. White) a déjà été prévu. Il est simplement raisonnable, vu que les écrémeuses se trouvent elles-mêmes comprises dans la liste des articles admis en franchise, qu'on ne perçoive pas de droit sur les articles nécessaires à la fabrication de ces machines ; nous avons voulu répondre aux vœux des fabricants d'écrémeuses sous ce rapport. Quant aux machines elles-mêmes, je ne crois pas qu'il en ait jamais été question devant nous. Pour ma part, je ne me rappelle pas avoir jamais entendu soulever le point discuté par mon honorable ami. Mais s'il veut lire les cédules du tarif, il constatera que quant aux matériaux, nous avons essayé de faire ce qui était juste et raisonnable.

M. WHITE : Je demanderais à l'honorable ministre de m'indiquer la portée exacte de l'item dont il parle.

L'hon. M. FIELDING : Si l'honorable député veut lire le n° 472 du tarif, il trouvera ce à quoi je fais allusion. Cet article est libellé comme suit :

Matériaux servant à la construction et formant partie des écrémeuses, lorsqu'ils sont importés par les fabricants d'écrémeuses, pour être employés dans leurs propres manufactures à la fabrication des écrémeuses.

Ces matériaux sont admis en franchise. Nous avons donc fait droit, dans cette limite, aux demandes des représentants de cette industrie, et je croyais que cette dispostion était assez satisfaisante.

M. WHITE : J'espère que l'honorable ministre pourra trouver le moyen de voir à ce que les machines soient aussi comprises dans la liste des objets admis en franchise, parce que, si je ne me trompe, elles ne sont pas fabriquées au Canada.

L'hon. M. FIELDING : Il arrive quelquefois que des manufacturiers dont les industries sont déjà établies, s'opposent à ce qu'on admette en franchise certaines machines, ainsi que le voudrait mon honorable ami. La raison en est bien simple. Les fabriques déjà établies ont payé des droits sur

leurs machines et les industriels intéressés ne voient pas d'un très bon œil une proposition qui permettrait à une compagnie rivale d'établir une manufacture et de faire venir en franchise les machines dont elle a besoin. C'est l'attitude que nous avons constatée chez certains industriels à propos d'autres divisions du tarif, alors que nous étions disposés à permettre l'entrée libre de certaines machines ; on a débattu la valeur de cette concession pour les manufacturiers. Quoi qu'il en soit, je crois que cette question ne nous a pas été soumise dans le cas des fabricants d'écrémeuses.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. FIELDING : Je propose que les mots omis lors de la transcription, ainsi que l'a signalé l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster), soient insérés dans cet item, c'est-à-dire qu'au mot " fait " on ajoute les mots " ou produit ", de sorte que la phrase sera ainsi conçue : " fait ou produit au Canada ".

M. OSLER : Le bois de charpente se trouvera-t-il compris dans cette disposition ?

L'hon. M. FIELDING : S'il est travaillé ou produit au Canada—je ne puis voir où l'on pourra bien tracer la ligne de démarcation.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. FIELDING : Au bas de cette page, on trouvera une liste de certaines marchandises auxquelles ne s'applique pas l'article concernant les objets vendus à vil prix. Je propose qu'on insère un paragraphe supplémentaire ainsi conçu :

(d) Ficelle d'engerbage ou fil servant à engerber la moisson.

A première vue, il semblerait que cet article ne devrait pas être exempt de cette disposition. Je demanderai au comité d'étudier un moment une difficulté qui se soulève ici. La ficelle d'engerbage est un article que nous exportons en assez grande quantité aux Etats-Unis, à l'heure qu'il est. Certaines espèces de ficelle d'engerbage sont admises en franchise aux Etats-Unis et nos fabricants font le commerce d'exportation de cet article.

M. R. L. BORDEN : Pour un montant considérable ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, surtout dans le cas d'une ou de deux manufactures qui font ce commerce d'exportations sur une vaste échelle. Les représentants de la fabrique de Peterborough nous ont laissé entendre qu'ils expédiaient de grandes quantités de ficelle d'engerbage aux Etats-Unis. Le tarif américain exige que les espèces de ficelle d'engerbage qu'il mentionne, pour être admises en franchise, doivent être exportées d'un pays qui n'impose pas de droit sur cet article. On exprime la crainte que le droit imposé sur les marchandises vendues à vil prix, n'engage les Etats-Unis à mettre en vigueur contre nous cet article de leur tarif ; dans ce cas, nous priverions nos fabricants du privilège qu'ils ont d'exporter en franchise cette ficelle d'engerbage sur le marché américain. Vu que les manufacturiers de ficelle d'engerbage ne tiennent pas à se prévaloir de l'article relatif aux marchandises vendues à vil prix et qu'ils comprennent qu'ils ont plus à craindre de se voir refuser des avantages dont ils ont toujours joui sur le marché américain, nous nous rendons à leurs désirs et nous travaillons à atteindre un bon but en exemptant ce produit de l'application de l'article relatif aux marchandises vendues à vil prix.

M. LANCASTER : Je suppose que l'honorable ministre des Finances reconnaîtra maintenant que le tarif américain a quelque chose à faire dans tout cela.

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas dit que le tarif américain avait rien à faire dans tout cela, mais je dis à mon honorable ami que ce renseignement concernant cette disposition du tarif américain, vaut autant dans sa forme actuelle que s'il me fallait employer d'autres termes. Je ne nie pas que des renseignements concernant le tarif américain peuvent avoir leur poids dans certains cas ; en voici un ; mais je ne crois pas qu'il soit très avantageux pour nous d'étudier dans tous ses détails le tarif américain.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre des Finances invoque comme argument que les cultivateurs pourront acheter de la ficelle d'engerbage dont on inondera le pays, et pour s'excuser il invoquera la nécessité de protéger les fabricants.

L'hon. M. PATERSON : Il y a de plus cette raison spéciale que le commerce d'exportation de cet article des Etats-Unis représente un montant de $363,000. La disposition du tarif américain qui admet cet article en franchise contient une condition, c'est que les articles mentionnés dans le paragraphe en question, s'ils sont importés d'un pays qui impose un droit d'importation sur la matière première exportée des Etats-Unis, seront passibles d'un droit d'une demie de plus de 1 p. 100 par livre. Nous admettons ces articles en franchise, mais si la ficelle d'engerbage exportée des Etats-Unis était vendue au prix qu'on exige chez nos voisins, elle serait soumise à cette exemption spéciale et cette disposition s'appliquerait alors. Une exception spéciale permettrait d'appliquer à cet article le droit imposé sur les marchandises vendues à vil prix, ce que le gouvernement des Etats-Unis considérerait être l'imposition d'un droit ; dans ce cas il exigerait un droit sur les marchandises canadiennes de même nature. C'est là un des cas où il faut tenir compte de la législation américaine.

M. BRISTOL : L'honorable ministre des Finances voudra-t-il nous dire la raison qui l'a engagé à fixer le droit spécial relatif aux

marchandises vendues à vil prix à 15 p. 100 seulement ?

L'hon. M. FIELDING : Il fallait bien fixer une limite. On exige jusqu'à 35 p. 100 de droits, mais si l'on prend 30 p. 100 et qu'on porte cet impôt, par un droit spécial à 48 p. 100, on a un tarif aussi élevé que celui que nos adversaires voudraient voir adopter.

M. BRISTOL : Je ne posais pas cette question dans le but de retirer un avantage quelconque de ce tarif. En lisant l'article relatif aux marchandises vendues à vil prix, j'ai cru qu'on se proposait d'empêcher l'encombrement de notre marché par des articles étrangers qu'on vient vendre à vil prix, dans certaines circonstances, même s'il fallait pour cela imposer un droit de 100 p. 100. Mais si l'on permet l'encombrement dont je viens de parler, et si cette différence n'est que de 45 p. 100, dans ce cas, je comprends le but du ministre.

L'hon. M. FIELDING : Cela est exact, mais il faut comprendre que si l'expérience nous démontre que ce tarif est insuffisant pour donner la protection raisonnable qu'il a pour but d'assurer dans certaines circonstances, on pourra revenir sur cette disposition. Celle-ci veut que le droit sur les marchandises vendues à vil prix doit représenter la différence en valeur, tout en n'excédant pas la moitié du droit ordinaire, qui est d'environ 15 p. 100. Ainsi, par exemple, si le droit est de 30 p. 100, la moitié sera de 15 p. 100. Mais au lieu de laisser tout cela dans le vague sans restriction aucune, nous avons mis une limite de 15 p. 100. On pourrait trouver des cas où 15 p. 100 ne constitue pas un impôt assez élevé, mais jusqu'à présent, notre expérience nous permet de croire qu'une moyenne de 15 p. 100 est suffisante pour permettre au Gouvernement et à la Chambre d'atteindre l'objet qu'ils ont en vue.

M. BRISTOL : On m'a signalé un cas se rapportant à l'importation au Canada de tuyaux d'égout ; je croyais que si l'article en question avait sa raison d'être, c'était bien dans ce cas-ci où sa mise en vigueur aurait pu empêcher la concurrence faite à nos manufacturiers canadiens par des fabricants étrangers qui vendent leurs produits à vil prix.

L'hon. M. FIELDING : A mon avis, ce fait ne se reproduira pas souvent.

M. LOGGIE : Quel sera le montant des droits dans le cas des marchandises admises en franchise ?

L'hon. M. FIELDING : 15 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Cette interprétation de cet article peut être bonne, mais il me semblerait, après tout, qu'une décision basée sur cette interprétation ne serait pas conforme à la pratique suivie ordinairement. Il ne s'agit pas d'imposer un droit ; il est question d'une amende pour commerce illicite.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député sait combien les décisions basées sur les règlements américains sont sévères.

L'hon. M. FOSTER : Mais je dois imaginer qu'elles sont justes, et l'honorable ministre des Douanes pourra difficilement dire le contraire. A l'heure qu'il est, nous n'avons pas de droit à payer sur la ficelle d'engerbage qui est admise en franchise ; conséquemment nos voisins ne pourraient s'opposer à l'exportation libre de cet article uniquement parce que notre tarif déclare que la ficelle d'engerbage est admise en franchise au Canada. Mais on dit qu'il peut intervenir une décision injuste et que des marchands de la république voisine vendent au-dessous du prix payé aux Etats-Unis dans le but de détruire notre commerce, et c'est pour cela qu'on impose réellement une amende et une punition.

Nos voisins ne pourraient aller plus loin que d'insérer dans leur tarif une disposition déclarant que si les fabricants canadiens inondent le marché des Etats-Unis, ils établiront un droit nominal. Il me semble que seule l'imposition d'un droit exigible pourrait engager nos voisins à rayer la ficelle d'engerbage de la liste des marchandises admises en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Nous appelons ça un droit.

L'hon. M. FOSTER : Dans un sens. Vous essayez d'établir des amendes pour empêcher notre marché d'être inondé des produits étrangers ; or une amende, c'est quelque chose.

L'hon. M. PATERSON : En imposant un droit.

L'hon. M. FOSTER : On pourrait la percevoir de toutes sortes de façon. On dit qu'avant l'entrée au Canada de ces marchandises, ou devrait percevoir un droit sur ces dernières ; dans un cas, ce droit serait de $2, dans un autre, il serait de 15 p. 100 *ad valorem*.

M. MACLEAN (York-sud) : La conséquence inévitable de cette disposition, c'est qu'il est possible d'imposer un droit sur toutes les marchandises importées au pays.

M. COCKSHUTT : Il est difficile de comprendre l'importance des paroles de l'honorable ministre avant de les avoir rapportées. Nous avons deux fabriques à Brantford et je ne crois pas que ni l'une ni l'autre exporte ses produits aux Etats-Unis. Si je ne me trompe, l'honorable ministre des Finances établit ici une différence, parce que deux sur douze fabriques au Canada exportent de la ficelle d'engerbage en petite quantité aux Etats-Unis, alors que le Canada importe une quantité beaucoup plus considérable de cet article de la république voisine. Comment le fait de laisser de côté cet article concernant

les marchandises vendues à vil prix peut-il avoir de l'influence sur les dix fabriques qui n'exportent pas aux Etats-Unis, pour le plus grand avantage des deux autres, dans l'une desquelles l'honorable représentant de Peterborough qui siège en arrière de l'honorable ministre est intéressé ? Il me semble que les manufacturiers de ficelle d'engerbage ont fait de très sérieuses représentations à l'honorable ministre pour l'engager à favoriser cette industrie. Je ne vois pas que cette législation accorde cette aide qu'on réclamait. Les paroles de l'honorable ministre laissent entendre plutôt qu'on doit sacrifier les intérêts de dix fabriques pour l'avantage de deux autres qui ne font qu'un petit commerce d'exportation aux Etats-Unis.

Je me demande d'après quel principe il procède. A mon sens, ce principe est injuste et ne repose pas sur des données que suivraient les hommes d'affaires ; je crois que les intérêts des douze fabriques devraient être considérés supérieurs à ceux de deux d'entre elles. Il semble que l'honorable ministre fait une exception à propos de la ficelle d'engerbage, parce que deux manufactures exportent cet article aux Etats-Unis. Si les renseignements que je me suis procurés sont exacts, on ne permettrait que l'exportation d'une certaine espèce de ficelle d'engerbage ; cette ficelle doit couvrir un certain nombre de pieds à la livre et aucune autre ficelle fabriquée au Canada ne peut être exportée aux Etats-Unis, sans payer un droit élevé.

L'honorable ministre n'a pas accordé à l'industrie de la ficelle d'engerbage la protection que les intéressés avaient demandée. De nombreuses députations se sont rendues auprès de l'honorable ministre pour lui demander et le supplier de protéger cette industrie qui intéresse 40,000 cultivateurs qui ont fait des mises de fonds dans ces fabriques. Il n'y a pas une industrie que devraient favoriser davantage les cultivateurs qui ont des fonds à leur disposition. Si le ministre des Finances veut exempter cette industrie de la disposition relative à la vente de marchandises à vil prix, il part d'un mauvais principe. Je proteste contre cette exception que l'on fait en faveur de deux fabriques, laissant de côté une dizaine d'autres manufactures qui n'exportent peut-être pas une livre de ficelle d'engerbage aux Etats-Unis. A mon avis, ce principe est faux et j'espère que l'honorable ministre n'insistera pas pour faire adopter sa proposition.

M. MILLER : Si l'honorable député (M. Cockshutt) a rapporté les faits exactement, il y a douze fabriques de ficelle d'engerbage établies dans le pays. Si deux seulement de ces manufactures exportent leurs produits aux Etats-Unis, ne peut-il pas arriver que quelques-unes des dix autres fabriques qui ne font pas ce commerce d'exportations désirent s'y livrer.

Si deux établissements sur douze peuvent exporter profitablement une partie de leurs produits aux Etats-Unis, pourquoi les dix autres ne peuvent-ils pas en faire autant ? S'ils s'en abstiennent, n'est-il pas probable que le marché national leur suffit et qu'ils sont satisfaits de la situation ?

M. COCKSHUTT : J'ai posé ma question au ministre des Finances. Le représentant de Grey-sud (M. Miller) peut connaître la pensée de ce dernier ; cependant, je préfère obtenir une réponse du ministre lui-même.

L'hon. M. FIELDING : Je ne saurais mieux répondre que l'a fait le député de Grey-sud (M. Miller). La plupart de nos manufacturiers ont invoqué leur exclusion du marché des Etats-Unis pour demander le relèvement du tarif. Nous n'aurions pas tant à nous plaindre, disent-ils, si nous avions accès au marché du pays voisin ; mais, on nous en éloigne. Voici un cas où ce débouché leur est ouvert et où ils peuvent vendre à ces quatre-vingts millions de consommateurs dont on nous parle si souvent. Voici des industriels qui tirent parti du marché américain et qui nous demandent de ne pas les priver de ce débouché. Nous avons été repoussés dans plusieurs cas, disent-ils, mais, les Américains nous ont laissé cette chance unique ; de grâce, protégez-nous sur le marché des Etats-Unis. Nous tâchons de le faire. Je n'ai pas appris que nos voisins vendissent à perte leur ficelle d'engerbage au Canada. Je ne me rappelle pas avoir entendu de plaintes à ce sujet et je n'ai pas lieu de croire que les fabricants canadiens de ficelle d'engerbage critiquent notre décision. L'argument si habilement invoqué par le député de Grey-sud me porte plutôt à croire qu'ils sont bien aises d'avoir librement accès au marché américain, avantage dont les fabricants de Peterborough ne sont pas les seuls à tirer parti mais qui profite aussi aux industriels des autres régions du Canada doués d'entreprise et désireux d'étendre leur commerce.

M. COCKSHUTT : Je demanderai au ministre si ce privilège n'est pas restreint à une certaine qualité de ficelle d'engerbage—contenant tant de pieds par livre ? Les autres manufacturiers ne la fabriquent peut-être pas.

L'hon. M. FIELDING : Mais, ils peuvent la fabriquer.

M. COCKSHUTT : Le privilège n'est-il pas restreint à la ficelle d'engerbage contenant tant de pieds par livre ?

L'hon. M. FIELDING : Oui ; aux Etats-Unis, ce privilège ne s'applique qu'à une sorte de ficelle d'engerbage. La question est compliquée et difficile, et la présente solution nous paraît la meilleure. Rien ne me porte à croire que les fabricants en général la verront d'un mauvais œil. Naturellement, ils n'ont pas eu connaissance de cette proposition et ils l'apprendront par le compte rendu des délibérations de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire quel est le rendement annuel des fabriques canadiennes de ficelle d'engerbage ?

L'hon. M. FIELDING : Je serai bien aise de procurer ce renseignement à l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Je ne demande pas un chiffre exact mais une approximation.

L'hon. M. FIELDING : Le rendement est considérable. La quantité exporté aux Etats-Unis, importante en elle-même, est peu de chose si on la rapproche de la fabrication totale. C'est avec plaisir que je fournirai plus tard ce renseignement, si on le désire.

L'hon. M. FOSTER : Selon moi, il s'agit surtout d'équilibrer les avantages réciproques. Il y a de nos jours douze fabricants de ficelle d'engerbage au Canada. Personne ne doute que le rendement des établissements canadiens ne dépasse énormément la quantité qu'ils exportent aux Etats-Unis. Or, vous proposez de priver ces fabriques, dont le rendement est considérable, de l'avantage de l'article du tarif qui interdit la mévente au Canada des produits étrangers, afin de procurer un avantage à une couple d'établissements qui exportent dans le pays voisin une faible partie de leur production. Lorsque cette résolution aura force de loi, que répondrez-vous aux fabricants canadiens qui viendront vous dire : Nous produisons annuellement tant de millions de pieds de ficelle d'engerbage; nous nous apercevons que nos rivaux des Etats-Unis inondent ce pays de leur produits ; nous sommes désavantagés et, à moins d'abroger cette disposition, nous ne pourrons pas soutenir une lutte aussi inégale ? Sans cette disposition, qui n'existait pas auparavant, vous pourriez leur dire : Nous avons pensé à vous protéger à cet égard ; nous prendrons immédiatement les moyens de vous défendre dans cette lutte inégale ; nous appliquerons l'article qui interdit la mévente des produits étrangers qui vous est si préjudiciable. L'adoption de cette résolution vous réduirait à l'impuissance la plus complète. Si on vient vous dire que les neuf dixièmes du rendement total sont mis en danger par les fabricants de ficelle d'engerbage du pays voisin qui se sont coalisés pour inonder notre marché de leurs produits vendus à vil prix, ce sera une piètre consolation pour eux que d'apprendre qu'ils ont conservé le privilège de se défaire aux Etats-Unis du vingtième ou du trentième de leur production. Par conséquent, je considère que les inconvénients l'emportent de beaucoup sur les avantages. Je voudrais savoir ce que les fabricants liront en apprenant cette nouvelle car, de l'aveu du ministre, ils n'ont pas eu vent des intentions du cabinet. Il me semble qu'en privant d'une protection jugée indispensable une industrie exercée par les cultivateurs et qui est, pour eux, d'une importance vitale, vous leur enlevez un avantage beaucoup plus grand que l'avantage illusoire d'un marché libre pour la vente d'une quantité infime des produits de cette industrie. A mes yeux, cette question a beaucoup d'importance et doit être étudiée avec soin.

L'hon. M. FIELDING : Naturellement l'honorable député suppose que nous sommes soumis à de grandes restrictions sur le marché des Etats-Unis. Ce marché est entièrement libre pour la vente de cette espèce de ficelle d'engerbage mentionnée dans le tarif américain et tous les fabricants peuvent y avoir accès.

Je veux bien admettre qu'advenant l'état de choses décrit par mon honorable ami, il y aurait lieu de réfléchir et, peut-être, d'adopter des lois spéciales. Je l'avoue sans hésitation. Mais, s'il est bon de tenir compte des éventualités futures, l'important, en somme, c'est de parer aux nécessités présentes. Si des changements imprévus se produisent, il sera temps de faire face à la situation nouvelle. A l'heure qu'il est, on ne se plaint pas de la mévente au Canada de la ficelle d'engerbage américaine. Par conséquent, quoi que l'avenir nous réserve, les mesures destinées à prévenir cette mévente ne sont pas aujourd'hui nécessaires pour protéger l'industrie canadienne de la ficelle d'engerbage. Personne ne nous a demandé de prendre des dispositions immédiates, si ce n'est le député de Brantford (M. Cockshutt) qui voudrait frapper cet article d'un droit prohibitif. Le cabinet n'est pas disposé à écouter ce conseil et je crois que l'honorable député ne trouvera dans les rangs de l'opposition qu'un très petit nombre de personnes prêtes à appuyer sa proposition. Ceci soit dit en passant.

D'un autre côté, notre exportation de ce produit aux Etats-Unis représente une somme d'argent considérable, bien qu'elle soit modique relativement au rendement de cette industrie. Cette exportation devrait se développer. Si deux fabriques du Canada peuvent écouler cette quantité de marchandises dans le pays voisin, rien n'empêche qu'une vingtaine d'établissements ne fassent l'exportation sur le même pied, le marché étant libre. Quelques industriels profitant de ce privilège, nous avons cru qu'il fallait imiter les Américains, afin qu'ils ne nous ferment pas les portes de leur pays. Si l'état de choses que l'honorable député a décrit règne un jour, il y aura lieu d'adopter des lois spéciales et, peut-être, de mettre fin aux privilèges que nous accordons, attendu que le poids des avantages pencherait de l'autre côté.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ne comprend-il pas qu'en voulant ouvrir une porte, il en ouvre deux ? Ne sait-il pas que l'article relatif à la mévente des produits étrangers a été depuis trois ans une sauvegarde efficace contre toute tentative d'inonder notre pays de marchandises vendues au rabais ?

L'hon. M. FIELDING : Non, l'honorable député (M. Foster) fait erreur. Il n'y a rien

eu de tel à l'égard de la ficelle d'engerbage. Maintenant, cela pourra avoir lieu. Il n'y a pas de mévente de ficelle d'engerbage, parce que ce produit entre en franchise, et nul inconvénient n'a surgi. Cependant, il pourra s'en présenter à l'avenir.

L'hon. M. FOSTER : Sur ce point, mon raisonnement tombe à l'eau. Cependant, le ministre (M. Fielding) ouvre la porte au fabricant américain de ficelle d'engerbage ; il lui annonce qu'il a ses coudées franches sur notre marché, qu'il peut y vendre ses produits à vil prix et approvisionner les acheteurs du Canada. J'appréhende que cette disposition ne soit destinée à favoriser une couple d'établissements et ne mette en péril l'intérêt bien entendu de cette industrie.

L'hon. M. FIELDING : Il faut prévenir cette interprétation, en faisant savoir qu'advenant un pareil état de choses, le Parlement du Canada y remédiera, comme il le ferait, j'en ai la conviction.

L'hon. M. PATERSON : L'objection soulevée par l'honorable député (M. Foster) mérite considération. C'est incontestable. Mais, si notre proposition doit être connue du public qui la discutera avant que nous la modifiions, il y a une chose dont il faut tenir compte. J'ignore combien de fabriques font l'exportation, mais un commerce de $363,000 n'est pas à dédaigner. Le représentant de Toronto-nord a bien raison de dire que la quantité exportée est insignifiante lorsqu'on la compare au rendement total de ces établissements. Cependant, puisque nous pouvons exporter aujourd'hui de la ficelle d'engerbage représentant une valeur de $363,000, rien n'empêche que toutes nos fabriques n'écoulent une quantité équivalente de leurs produits aux Etats-Unis.

Voici ce que je veux faire ressortir : l'entrée en franchise de la ficelle d'engerbage dans le pays voisin. Les Américains peuvent vendre au rabais certaines marchandises au Canada sans que nos industriels usent de représailles, attendu qu'un droit de 45 p. 100 les empêche de vendre leurs produits aux Etats-Dnis Mais, si nos voisins s'entendent pour vendre la ficelle 9 cents la livre chez eux et 6 cents la livre chez nous, les fabricants canadiens peuvent aller vendre leurs produits sur le marché américain au prix de 8 cents, mettre fin à la coalition commerciale et faire entendre raison à leurs rivaux. Ils peuvent agir de la sorte lorsqu'un article entre en franchise aux Etats-Unis, mais ils ont les mains liées lorsque le droit est élevé. Ce sujet mérite considération.

M. OSLER : Il s'agit d'une certaine sorte de ficelle d'engerbage. Le ministre nous dira-t-il pourquoi les Américains font preuve de tant de générosité à cet égard ? Evidemment, il ne s'agit que d'une faible partie de la ficelle dont ils se servent et ils doivent avoir une raison pour la laisser entrer en franchise.

L'hon. M. PATERSON (lisant) :

Toute la ficelle d'engerbage fabriquée avec du chanvre de la Nouvelle-Zélande, crin végétal ou fibre de Tampico, agavé ou un mélange de deux ou plus de ces articles, d'un seul brin et ne mesurant pas plus de 600 pieds par livre.

M. BERGERON : Le ministre sait-il laquelle de ces deux manufactures a vendu de la ficelle d'engerbage aux Etats-Unis?

L'hon. M. PATERSON : Il peut y en avoir plus de deux.

L'hon. M. FIELDING : Ce sont les établissements de Peterborough et de Montréal, mais il y en a peut-être d'autres.

M. BERGERON : On sait que ces deux-là font l'exportation.

M. COCKSHUTT : Le ministre (l'hon. M. Fielding) dit que j'ai demandé un droit prohibitif sur la ficelle d'engerbage. Je n'ai suggéré rien de semblable, que je sache. Il a probablement tiré cette conclusion des propos que j'ai pu tenir dans des circonstances antérieures, mais je ne crois pas lui avoir demandé aujourd'hui de frapper la ficelle d'engerbage d'un droit quelconque, bien que ce projet me sourie beaucoup.

Après ce qu'il nous a dit et ce que le représentant de Toronto-nord nous a appris, il me semble que le ministre doit attendre que les dix autres fabriques se soient prononcées avant de prendre une décision. Je me demande si elles ne l'approuveront pas. Il nous déclare qu'elles ne s'attendaient pas à sa proposition. Moi-même, je ne m'y attendais pas ; autrement, je serais prêt à la discuter. Par conséquent, je n'ai pas recueilli l'opinion des industriels de ma circonscription électorale. J'aimerais beaucoup connaître leur sentiment avant l'adoption de cette résolution du tarif. Vu sa déclaration, le ministre (M. Fielding) devrait nous permettre de consulter les propriétaires des fabriques qui n'exportent pas aux Etats-Unis. Nous voudrions savoir s'ils approuvent cette mesure et s'ils consentent à renoncer à d'autres privilèges pour procurer à une couple d'établissements sur douze le piètre avantage d'établir avec les Etats-Unis un petit commerce d'exportation.

On ne nous a pas appris quelle quantité de ficelle d'engerbage le Canada importe. Cependant, si mes renseignements sont exacts, nos fabriques ne doivent pas produire plus de 66 p. 100 de la ficelle dont le pays a besoin. Autrement, on les supprimerait. Il en était ainsi il y a deux ans et je ne sache pas que la situation ait changé. Selon moi, il vaudrait mieux nous assurer de la quantité de ficelle d'engerbage que nous fournissent les Etats-Unis. Le ministre constatera probablement que le marché canadien vaut dix fois le débouché que nous pouvons trouver dans le pays voisin. Dans ces circonstances, on devrait tenir compte de l'ensemble de cette industrie. N'adoptons pas de lois dans l'intérêt exclusif de deux fabriques qui produisent une ficelle

qui s'exporte chez nos voisins, au détriment de dix autres établissements qui ne fabriquent pas le même article. A mes yeux, il faut tenir compte de l'ensemble et prendre un principe pour guide.

L'hon. M. FIELDING : Il est inutile de réserver la question. Il faudra du temps pour mettre la dernière main au tarif. En attendant, les résolutions resteront sur le métier et nous ne nous opposerons pas à de nouvelles délibérations, au besoin.

M. BERGERON : Les résolutions seront-elles modifiées ?

M. W. F. MACLEAN : Les journaux du soir annoncent que le tarif subira d'autres retouches.

L'hon. M. FIELDING : Les journaux ne m'inspirent pas cette foi aveugle dont l'honorable député paraît pénétré.

M. W. F. MACLEAN : Cela a paru dans votre propre organe.

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas d'autre organe que la "Gazette du Canada" qui n'a pas publié cette nouvelle.

L'hon. M. FOSTER : Et vous n'avez pas à subventionner la "Gazette du Canada".

L'hon. M. FIELDING : C'est une considération qui ne manque pas d'importance. Nous n'entendons pas proposer de modifications aujourd'hui. Lorsque les résolutions seront adoptées, je demanderai au comité d'étudier les articles du tarif. S'il s'en présente quelques-uns dont nous préférions différer l'examen, je proposerai de les réserver, afin de les délibérer tous ensemble et d'opérer en même temps toutes les modifications que le tarif aura à subir.

M. W. F. MACLEAN : J'approuve cette ligne de conduite.

L'hon. M. FIELDING : Nous ne nous proposons pas aujourd'hui d'annoncer aucune modification. Nous étudierons les articles auxquels nous n'avons pas l'intention de toucher. Nous n'en réserverons qu'un petit nombre.

L'hon. M. FOSTER : Naturellement, vous désirez que les députations se présentent à tour de rôle.

L'hon. M. FIELDING : Je suis bien aise que l'honorable député ait fait allusion aux députations. L'expérience lui a appris que l'un des grands obstacles à la préparation d'un tarif, c'est la venue de députations qui ne paraissent pas comprendre qu'il faut, à un moment donné, cesser de recueillir des renseignements et prendre une décision. On doit recevoir poliment ceux qui viennent, mais je dois dire dès maintenant que tout en ayant beaucoup d'égards pour les représentations que nous avons reçues de vive voix ou par écrit, nous ne pouvons pas promettre de recevoir les délégués qui viendront dorénavant, attendu que nos travaux nous empêcheront probablement de le faire. Nous réservons un certain nombre d'articles du tarif et, à brève échéance, nous rendrons notre décision et nous demanderons à la Chambre de la ratifier.

L'hon. M. HAGGART : Ai-je raison de croire qu'il y a quelques années, la loi accordait au fabricant canadien de ficelle d'engerbage une compensation en retour des avantages dont jouissait le fabricant américain, qui se procurait à meilleur marché le chanvre de Manille ? Celui-ci obtenait ce produit à de meilleures conditions que les manufacturiers des autres pays, et il me semble que le Canada percevait des droits compensateurs.

L'hon. M. PATERSON : Nous avons accordé une prime au fabricant canadien, pour rétablir l'équilibre.

L'hon. M. HAGGART : Alors, le fabricant canadien reçoit une prime pour chaque livre de ficelle d'engerbage ?

L'hon. M. PATERSON : Pour le chanvre de Manille.

L'hon. M. HAGGART : Lorsqu'il y a exportation, seulement?

L'hon. M. PATERSON : Pour tout le chanvre de Manille.

L'hon. M. HAGGART : Pour toute la ficelle d'engerbage fabriquée avec du chanvre de Manille ?

L'hon. M. FIELDING : Non ; pour tout le chanvre de Manille employé dans la fabrication de la ficelle d'engerbage.

L'hon. M. HAGGART : Que ferez-vous lorsque la ficelle sera exportée aux Etats-Unis ?

M. HALL : Nous n'exportons pas aux Etats-Unis de ficelle d'engerbage fabriquée avec du chanvre de Manille.

L'hon. M. HAGGART : Accorde-t-on une prime pour la ficelle de chanvre de Manille exportée aux Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING : La ficelle fabriquée avec du chanvre de Manille ne s'exporte pas aux Etats-Unis.

M. HENDERSON : Elle peut entrer aux Etats-Unis moyennent le paiement d'un droit de 45 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : La question à laquelle l'honorable député (M. Haggart) fait allusion a été réglée au moyen d'une prime sur le chanvre de Manille employé au Canada. Du temps des Espagnols, on prélevait aux Philippines un droit d'exportation de ⅜ de cent par livre sur le chanvre. Les Américains ont maintenu ce droit à l'égard de tous les pays autres que les Etats-Unis, de sorte que l'importateur américain paie la matière première de cette industrie ⅜ de cent de moins que le fabricant canadien.

M. BERGERON : Ou que tout autre fabricant excepté celui des Etats-Unis.

L'hon. M. FIELDING : Oui. Comme nous permettions au manufacturier américain de ficelle d'engerbage fabriquée avec du chanvre de Manille d'écouler ses produits au Canada sans acquitter un droit de douane, nous soumettions nos industriels à une concurrence injuste. Alors, au lieu de frapper le chanvre d'un droit, nous avons accordé une prime égale à ce droit d'exportation. Cette disposition ne s'applique qu'au chanvre de Manille qui sert à la fabrication de la ficelle d'engerbage. Elle ne saurait concerner l'exportation de ce produit aux Etats-Unis. En effet, la ficelle fabriquée au Canada avec du chanvre de Manille, ne peut entrer dans le pays voisin qu'en acquittant un droit très élevé. Nous avons réglé la question de la manière la plus équitable et notre règlement ne vient pas en conflit avec la présente proposition. Certes, la difficulté prévue surgirait, si nous accordions une prime pour toute la ficelle d'engerbage qui s'exporte aux Etats-Unis. Vu que la prime ne s'applique qu'au chanvre de Manille qui sert à la fabrication de la ficelle d'engerbage, cette difficulté ne saurait se présenter, attendu que nous n'exportons pas dans le pays voisin de ficelle fabriquée avec cet article.

M. HENDERSON : Il y a un an ou deux, M. Haycock a fait des calculs précis, et je me souviens de l'avoir entendu dire devant le comité de l'agriculture que le Canada consommait annuellement 28,000,000 de livres de ficelle d'engerbage. La superficie des terres cultivées ayant augmenté, j'en conclus que la consommation est aujourd'hui plus grande qu'à cette époque. Nous avons importé plus de 14,000,000 de livres de ficelle d'engerbage, l'an dernier. Il semble étrange que nos importations soient si considérables, puisque nous exportons cette même marchandise.

Le public croit—à bon droit, selon moi—qu'il existe une entente formelle entre les fabricants des deux pays pour se partager le marché canadien. Les manufacturiers des Etats-Unis disent aux nôtres : Nous pourrions encombrer votre marché de nos produits, fabriquer toute la ficelle d'engerbage qui se consomme au Canada et l'exporter en franchise de manière à la vendre meilleur marché que vous et à ruiner toutes vos fabriques. Cependant, ils ne veulent pas agir ainsi. Ils préfèrent obtenir un bon prix pour leurs produits et ils disent à nos fabricants : Exigez un prix élevé des cultivateurs ; nous partagerons avec vous la clientèle canadienne. Nos manufacturiers fabriquent plus de ficelle d'engerbage que la quantité fixée par les Américains. Ils doivent donc exporter l'excédent de leur production.

Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de craindre que les Américains inondent notre marché de leur marchandise, car je crois qu'un pacte solennel les en empêche.

Je n'ai pas le moindre doute que la ficelle d'engerbage puisse se vendre aux cultivateurs canadiens à des prix beaucoup moins élevés. Cependant, l'entente qui existe entre le trust américain et les fabricants du Canada maintient les prix. Cela explique pourquoi l'établissement de Peterborough exporte cette grande quantité de ficelle. Il est vrai que, ainsi que l'a dit le ministre des Finances, nous ne pouvons exporter aux Etats-Unis que la ficelle d'engerbage qui ne renferme pas de chanvre de Manille. En effet, les autorités américaines semblent nous dire : Vous n'exporterez pas aux Etats-Unis de ficelle contenant du chanvre de Manille, à moins de payer un droit de 45 p. 100. Cependant, il se fabrique une très bonne ficelle qui ne renferme pas de chanvre et qui plaît au cultivateur américain. Le cultivateur canadien devrait peut-être s'en contenter, lui aussi. Or, les nôtres ne peuvent acheter que quatorze ou quinze millions de livres de ficelle d'engerbage fabriquée au pays. Ce sont les fabricants américains qui leur fournissent le reste, en vertu de l'arrangement qui existe aujourd'hui. Les nôtres doivent leur céder leurs produits ou s'exposer à perdre leur clientèle à cause de la concurrence ruineuse que leur susciteraient les Américains. Il est incontestable que ces derniers jouissent de certains avantages. Ils peuvent acheter le chanvre de Manille à meilleur marché et, naturellement, un grand nombre de fabriques approvisionnant 80,000,000 de consommateurs peuvent avoir raison d'une poignée d'établissements qui ne disposent que d'un marché de 6,000,000 d'habitants. L'unique but du pacte qui existe entre les manufacturiers des deux pays est de maintenir les prix réguliers. Je ne crains pas de voir appliquer à la ficelle d'engerbage l'article du tarif applicable à la mévente des produits étrangers, car ce serait porter le coup de grâce au complot.

L'hon. M. HAGGART : Quel est le montant de la prime pour chaque livre de chanvre de Manille converti en ficelle d'engerbage au Canada et quel est le chiffre des paiements ?

L'hon. M. PATERSON : La prime est de trois huitièmes d'un cent par livre.

L'hon. M. HAGGART : Quel est le total des primes payées ? Je désire savoir combien de chanvre de Manille on a employé au Canada.

L'hon. M. PATERSON : Je ne saurais le dire, mais j'obtiendrai ce renseignement. Cette question relève du ministère du Commerce.

M. COCKSHUTT : Je suggérerais au ministre des Finances d'ajouter cet article à ceux qu'il se propose de réserver. La Chambre peut plus aisément changer d'avis avant de prendre une décision qu'admettre son erreur une fois qu'elle s'est prononcée. On

devrait réserver ceci, en attendant que les fabricants expriment leur opinion.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député et moi, nous sommes presque d'accord. Les articles qui seront réservés ne font pas partie des résolutions. Pour l'expédition des affaires, il convient de régler le sort de celles-ci. Cela ne nous empêchera pas d'y revenir.

L'hon. M. FOSTER : Le comité ne fera pas rapport de ces résolutions ?

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. CLEMENTS : Je félicite le représentant de Halton (M. Henderson). Ses observations sur la ficelle d'engerbage ont frappé juste. J'ai toujours désiré mettre ce produit à la portée de la bourse de nos cultivateurs mais, depuis qu'il figure sur la liste des articles entrant en franchise au pays, il a renchéri. Quelques cultivateurs de ma circonscription construisirent et outillèrent l'une des meilleures fabriques de ficelle d'engerbage du Canada, eu égard à ses dimensions. Je fus du nombre de ces actionnaires infortunés.

Tout ce que la population demande c'est une honnête concurrence, mais nos agriculteurs ne veulent pas être aux prises avec les monopoles. S'il était permis aux Canadiens de fabriquer jusqu'à la dernière livre toute la ficelle d'engerbage dont notre population a besoin, nos cultivateurs s'approvisionneraient à un juste prix.

La fabrique de Chatham, à vrai dire, a exporté de la ficelle d'engerbage aux Etats-Unis. Pourquoi donc ? Uniquement parce qu'elle n'osait pas accepter de commandes au Canada, de crainte que le trust américain ne causât sa ruine. La conséquence fut que cet établissement, incapable de vendre ses produits aux consommateurs canadiens, dut travailler pour le compte des maisons américaines et vendre sa ficelle d'engerbage un cent et demi par livre de moins que le prix qu'il aurait dû toucher. Il ne lui fut permis, cela va sans dire, que d'exporter de la ficelle fabriquée avec de l'agavé. On devrait protéger la fabrication canadienne de ce produit. Aujourd'hui, il se vend de cinq à six cents, par livre, de plus que sous le régime protectionniste. Le renchérissement de la matière première ne saurait justifier cette augmentation.

M. TAYLOR : L'honorable député qui vient de reprendre son siège a exprimé une partie de ma pensée. Depuis le dégrèvement de la ficelle d'engerbage, nos cultivateurs ont, chaque année, payé ce produit plus cher qu'au cours des huit années antérieures. Ce résultat est l'œuvre exclusive des manufacturiers américains. Ceux-ci ont sans doute dit aux fabricants du Canada, par l'intermédiaire des grands marchands d'instruments aratoires qui écoulent la ficelle d'engerbage fabriquée aux Etats-Unis : Nous vous chasserons du marché, à moins que vous ne consentiez à fixer un prix qui nous convienne et à restreindre votre fabrication—si je ne me trompe, les fabricants canadiens ne doivent pas produire plus que les deux tiers de la ficelle d'engerbage dont notre population a besoin, les Américains se réservent l'autre tiers. Or, les fabricants canadiens avaient mis des fonds dans l'entreprise, l'Etat avait dégrevé cet article et ils n'avaient pas d'autre alternative que de répondre à leurs concurrents : Nous accepterons ce que vous nous donnerez. Ainsi, ils furent obligés de n'approvisionner que les deux tiers de la clientèle canadienne et d'accepter les prix fixés par les Américains. Si le ministre réserve cet article du budget et prend des renseignements auprès des manufacturiers, il constatera que ce que je dis est vrai.

Le cabinet devrait frapper la ficelle d'engerbage d'un droit de 25 à 35 p. 100. Alors, les prix redeviendraient ce qu'ils étaient auparavant. Notre outillage suffirait à fabriquer plus de ficelle que nous n'en avons besoin. Ce serait le meilleur moyen de mettre nos cultivateurs en état d'obtenir ce produit à bon marché. Ils payaient un prix peu élevé sous le régime protectionniste, mais ils ont dû débourser de trois à cinq cents de plus par livre, depuis que la ficelle d'engerbage figure sur la liste des articles admis en franchise au Canada.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député me remet en mémoire un incident qui se produisit pendant le discours d'un habile partisan d'un tarif élevé. Celui-ci soutenait que l'imposition d'un droit avait pour résultat de faire baisser le prix d'un article. Un gamin, possédant l'intelligence et l'instruction des habitants des Provinces maritimes, l'interpella en disant : Monsieur, si vous doubliez le droit, l'article ne coûterait rien.

C'est ainsi que raisonne l'honorable député —qu'on frappe les marchandises d'un droit assez élevé et elles coûteront moins cher. Si son raisonnement est juste, l'inscription de la ficelle d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise a causé le renchérissement de cet article.

M. TAYLOR : Elle n'a pas élevé mais abaissé le prix de revient de la ficelle. Mais, le cultivateur la paie plus cher.

L'hon. M. FIELDING : Fort bien ; admettons ce que dit l'honorable député. Le cultivateur doit payer sa ficelle d'engerbage plus cher, parce qu'elle est dégrevée. Puisqu'il en est ainsi, le cultivateur désire naturellement que cet article soit de nouveau frappé d'un droit.

M. TAYLOR : Je le désire aussi.

L'hon. M. FIELDING : Mais l'honorable député (M. Taylor) n'est pas cultivateur.

M. TAYLOR : Je représente une circonscription rurale.

L'hon. M. FIELDING : Oh ! non ; l'honorable député a d'autres cordes à son arc.

Mais, voici le côté étrange de cette affaire. Un grand nombre de cultivateurs nous ont exprimé leur opinion au sujet du tarif ; cependant, il n'y en a pas un seul qui nous ait demandé de rétablir le droit sur la ficelle d'engerbage. L'honorable député (M. Taylor) ne semble pas être l'interprète des cultivateurs.

M. SCHAFFNER : J'aimerais qu'on répondît à une question qui est pertinente, ce semble. Le ministère peut-il nous dire pourquoi la ficelle d'engerbage a tant renchéri depuis son dégrèvement ?

L'hon. M. FIELDING : Sans entreprendre une étude approfondie de cette question, je puis dire qu'en général les produits coûtent beaucoup plus cher qu'il y a quelques années. Je ne suis pas du métier, mais il est légitime de croire que la règle qui s'applique aux autres marchandises s'applique également à la ficelle d'engerbage.

M. LOGGIE : Je puis apprendre à l'honorable député pourquoi la ficelle d'engerbage coûte plus cher qu'autrefois. Depuis la guerre hispano-américaine, la matière première a beaucoup renchéri.

M. HALL : Je désire faire une observation au sujet de la question d'une coalition entre les fabricants de ficelle d'engerbage. Il n'y a pas à proprement parler de conspiration relativement au prix ou à la fabrication de ce produit. Il y a quelques années, le chanvre de Manille se vendait 4 cents ¼ la livre, livré sous vergues à New-York. Je parle du chanvre de bonne qualité courante. Aujourd'hui, on ne peut l'obtenir à moins de 10 cents par livre. Voilà une raison du prix élevé de la ficelle d'engerbage. Il y a quelques années, l'agavé se vendait 2 cents ¾ la livre, au Yucatan; aujourd'hui, elle vaut 7 cents. Cela influe sur les prix de la ficelle de même que le coût de la matière première est le régulateur de tous les prix. Avant 1896, le blé se vendait de 55 à 57 cents par boisseau. On pouvait alors se procurer de la farine à meilleur marché qu'aujourd'hui, car le blé coûte de 75 à 80 cents par boisseau. Cette augmentation ne profite pas aux meuniers—la population doit s'attendre à payer la farine plus cher lorsque le blé renchérit. Le prix plus élevé de la ficelle d'engerbage provient uniquement du renchérissement de la matière première.

De plus, je ferai observer qu'il ne saurait y avoir de coalition commerciale ni d'avantages pour les manufacturiers américains, Nous pouvons fabriquer la ficelle d'engerbage aussi économiquement qu'aux Etats-Unis. L'exportation de la ficelle par quelques-uns de nos fabricants s'explique par la modicité des tarifs de transport. C'est elle qui permet à la manufacture de Peterborough d'envoyer ses produits à New-York, dans la Pennsylvanie et l'Ohio.

La compagnie "International Harvester", de Chicago, l'emporte sur ses rivales dans les états de l'Ouest et au Nord-Ouest canadien uniquement parce qu'elle paie moins cher pour recevoir, par la voie du Mississipi, l'agavé provenant du Yucatan. Partout, les manufacturiers tirent parti des courants commerciaux. Nous ne pouvons pas endiguer la rivière Colombie et empêcher les eaux de couler vers les Etats-Unis. Nous ne pouvons pas détourner la rivière Rouge qui se dirige vers le nord, des Etats-Unis au Manitoba. Le commerce suit les voies naturelles. Comme toutes les forces, il se dirige là où il rencontre moins de résistance. C'est en vertu de ce principe que les fabriques de Montréal, de Dartmouth et de Peterborough expédient leur ficelle d'engerbage aux Etats-Unis. L'établissement de Brantford n'a pas pu faire l'exportation uniquement parce qu'il a trouvé un marché suffisant au centre de l'Ontario, sa production n'étant pas considérable.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député est évidemment au courant de la question. Aussi, je lui demanderai quelle partie du rendement de la fabrique de Peterborough est consommée au Canada et quelle partie est exportée aux Etats-Unis.

M. HALL : Environ la moitié dans les deux cas. La consommation au pays est d'à peu près 1,500 tonnes et l'exportation absorbe la même quantité.

M. HENDERSON : La règle est de partager également le rendement ?

M. HALL : Non. Je ne voudrais pas dire cela. La situation peut changer. Si j'ai pris la parole, c'est dans l'unique but de faire observer qu'il n'y a pas de conspiration pour restreindre le commerce de la ficelle d'engerbage.

Je pourrais aussi expliquer pourquoi nous désirons soustraire ce produit à l'application de l'article du tarif qui a trait à la mévente des marchandises étrangères. Les Etats-Unis frappent d'un droit de ½ cent par livre toute la ficelle d'engerbage mesurant 600 pieds ou moins par livre importée dans le pays, lorsqu'elle n'est pas fabriquée avec du chanvre de Manille. Pour que le fabricant canadien puisse se soustraire au paiement de ce droit, il faut que le Canada inscrive la ficelle d'engerbage sur la liste des articles admis en franchise chez nous. Dès que nous imposons un droit, notre ficelle doit acquitter un droit d'un demi-cent par livre aux Etats-Unis, par le seul effet de la loi. Il s'ensuit que, cette année, les fabricants de Peterborough auraient eu à payer $15,000 pour la petite quantité de ficelle qu'ils ont exportée, afin de remplir les engagements qu'ils avaient pris.

On comprend aisément que c'est là un puissant motif qui engage les fabricants canadiens à demander que l'article relatif à la mévente ne s'applique pas à la ficelle d'engerbage. Ils ont un vaste débouché aux Etats-Unis ; ils sont en état d'augmenter beaucoup leurs opérations. Aussi, nous ne voulons pas mettre leurs intérêts en péril.

Si les Etats-Unis tentaient d'inonder le Canada de ficelle d'engerbage vendue à vil prix, nous pourrions réexporter ce produit qui est admis en franchise dans le pays voisin. Nous n'aurions pas le même avantage, s'il s'agissait d'un article que les Etats-Unis frappent d'un droit d'importation. Par exemple, nous ne pourrions pas, par ce moyen, remédier aux griefs des marchands de bois de la Colombie-Anglaise. Ceux-ci se plaignent que les Américains encombrent de leur bois le Nord-Ouest canadien. Ils ne sauraient réexporter cette marchandise à cause du tarif américain.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député (M. Hall) consent-il à répondre à une question ? Dans une autre partie de son discours, il a laissé entendre qu'il n'existe pas d'arrangement ni de conspiration entre les fabricants de ficelle d'engerbage des Etats-Unis. Pourquoi cette restriction ? Y a-t-il une entente quelconque ?

M. HALL : Non. Voici ce que je puis dire : la compagnie " International Harvester " peut exercer une influence sur le prix de cette marchandise. Elle fournit environ les trois cinquièmes de la ficelle dont les Etats-Unis ont besoin et la corderie de Plymouth en fournit à peu près un cinquième. Règle générale, les fabricants canadiens adoptent les prix fixés par ces établissements, parce qu'ils ne peuvent pas en obtenir de plus élevés. En réalité, le bénéfice que retirent nos manufacturiers de la fabrication de la ficelle d'engerbage est inférieur à un tiers de cent par livre. Il n'y a pas d'arrangement possible.

L'hon. M. HAGGART : Si les fabricants canadiens vendaient ce produit moins cher au Canada, leurs ventes augmenteraient-elles ?

M. HALL : J'imagine qu'un établissement pourrait faire des ventes considérables, s'il consentait à donner ses marchandises.

M. HENDERSON : Cela leur serait-il permis ?

M. HALL : Certainement. Ils peuvent exiger n'importe quel prix.

M. LANCASTER : Cette question est importante. Le représentant de Peterborough (M. Hall) semble parler avec l'assurance d'un homme qui s'y entend. Refusera-t-il de nous dire pourquoi il est si certain qu'il n'existe pas d'autre entente que celle qu'il mentionne ? Quelques députés affirment qu'il y a eu une conspiration entre les fabricants et il le nie formellement. Il devrait mettre la Chambre en état de juger de la valeur de ses renseignements.

M. HALL : Je parle en connaissance de cause, car j'ai placé des fonds dans l'établissement de Peterborough.

M. COCKSHUTT : Le représentant de Peterborough a commencé par nous dire que la fabrique de la ville de ce nom pouvait exporter aux Etats-Unis uniquement à cause de sa situation favorable au point de vue des tarifs de transport. Du moins, c'est ce que j'ai compris. Si j'ai bien compris, je dois lui dire que la fabrique de Brantford, qui se trouve aujourd'hui sur le réseau principal du Grand-Tronc, est sur le même pied que sa rivale de Peterborough, quant au transport de ses produits.

L'honorable député a dit que les fabriques de Brantford étaient de petites fabriques, et il a donné à entendre qu'elles vendent tous leurs produits dans leur voisinage, en d'autres mots, que le comté de Brantford pouvait consommer deux fois plus de fil d'engerbage que ces deux grandes fabriques pouvaient en produire. Je sais que Peterborough est une ville considérable et qu'elle renferme de grandes industries. Je ne sais pas si mon honorable ami connaît Brantford, mais je puis lui dire que nous y fabriquons une assez grande quantité de ficelle d'engerbage, et si tout le marché canadien nous était ouvert, nous pourrions en fabriquer beaucoup plus. Au point de vue des facilités de transport, Peterborough est aussi favorablement situé que Brantford, et peut-être davantage. Je crois que nous sommes plus près de la frontière, du côté de l'est et du côté de l'ouest, et s'il ne s'agit que d'une question de transport, nous sommes en bonne situation pour vendre notre ficelle aux Etats-Unis.

Notre ami a dit : " Parlant au nom des manufacturiers de ficelle d'engerbage ". L'honorable ministre des Finances n'a pas voulu aller aussi loin que cela, dans sa réponse à la question que je lui ai posée, mais l'honorable député de Peterborough (M. Hall) ne craint pas d'emploer ces mots: " Parlant au nom des manufacturiers de ficelle d'engerbage ". Le ministre des Finances a dit qu'il ne connaissait pas quelles étaient les vues de ces manufacturiers, mais l'honorable député de Peterborough prétend représenter les vues de tous les manufacturiers du pays. Dans ce cas-là, il se met en contradiction avec le ministre des Finances, et prétend en connaître plus long que lui sur les questions de tarif. Le député de Peterborough est un peu présomptueux. Je crois, monsieur le président, que plus nous étudions cette question plus nous devons être convaincus qu'il vaut mieux laisser cet article du tarif en suspens jusqu'à ce que nous ayons obtenu l'avis de tous les manufacturiers. Si le député de Peterborough est autorisé à parler pour toutes les douze fabriques dans le pays, alors je suis prêt à laisser adopter l'article, c'est-à-dire s'il est autorisé à nous dire que toutes les fabriques ne veulent plus profiter des avantages de la disposition relative au dumping.

L'hon. M. FIELDING : Depuis que j'ai paarlé sur cette question, j'ai reàu la copie d'une lettre que beaucoup d'autres ont reçue

comme moi ; c'est l'honorable député de Peterborough qui me l'a remise. Je n'ai pas eu de conversation avec lui, mais le sais qu'elle m'est venue par son entremise. Cette lettre a été écrite par la compagnie de corderie de Brantford ; mais bien qu'à mon avis elle implique que cette compagnie serait heureuse de voir la ficelle d'engerbage soumise au droit spécial, elle ne le dit pas directement. Elle dit cependant qu'elle approuve l'exception qui a été faite, et je cite ces mots :

Nous ne voyons pas en quoi cela pouvait nous aider. . .

La compagnie fait ici allusion à l'application du droit spécial aux marchandises admises en franchise.

Nous ne voyons pas en quoi cela pouvait nous aider, et je crois que la ficelle devrait être exceptée, parce qu'il n'y aucun doute que si cette loi est mise en vigueur, les Etats-Unis augmenteront les droits sur la ficelle canadienne qui entre dans leur pays.

Nous avons donc, de la part de cette compagnie importante—sur ce dernier point mon honorable ami est plus en état que moi d'exprimer un avis—une circulaire dont les vues s'accordent parfaitement avec celles des autres fabriques de ficelle ; dans tous les cas, les propriétaires de cette fabrique partagent le sentiment du Gouvernement à ce sujet.

L'hon. M. PATERSON : Je vais donner les chiffres demandés par l'honorable député de Lanark au sujet des primes. Pendant l'année 1904, le Trésor fédéral a payé $25,452 en primes ; en 1905, $13,789. Ces chiffres donnent un aperçu de ceux de 1906. En réponse à la question de l'honorable député d'York-nord concernant la production totale de fabriques, le Gouvernement n'a pas d'autres statistiques que celles du recensement de 1901, et leur rendement de cette année était de $2,212,663.

L'hon. M. FOSTER : La quantité de livres est-elle donnée ?

L'hon. M. PATERSON : Non. Ces chiffres comprennent les tortis, les cables et la ficelle. Je n'ai pas de chiffres à part pour la firelle d'engerbage.

M. R. L. BORDEN : Peut-être le ministre des Finances et le ministre des Douanes voudront-ils nous donner plus tard ces renseignements. Pour ma part, je désirerais savoir quelle quantité de notre production totale de ficelle d'engerbage nous pouvons faire admettre aux Etats-Unis sans payer de droits. Nous fabriquons certaines qualités de ficelle qne ne peuvent être exportées aux Etats-Unis en franchise. Je ne sais pas si toute la ficelle qui entre en franchise aux Etats-Unis est entièrement de la qualité dont je parle, et je ne sais pas, non plus, si cette ficelle qu'on exporte aux Etats-Unis est fabriquée spécialement pour ce marché. L'honorable député de Peterborough pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING : Je me procurerai ces renseignements.

M. R. L. BORDEN : On exporte aux Etats-Unis certaines qualités de ficelle d'engerbage manufacturées en Canada pour une valeur de $300,000. Mais je voudrais avoir deux autres renseignements. Le premier est celui de la production totale au Canada de la ficelle d'engerbage qui peut être admise en franchise sur le marché américain. Le deuxième est la quantité totale de la ficelle d'engerbage de toute qualité produite au Canada.

M. HALL : Je dois dire qu'il y a quatre qualités de ficelle d'engerbage, savoir : la ficelle de 500 pieds à la livre, celle de 550, celle de 600 et celle de 650 pieds à la livre. La ficelle de 500 pieds à la livre, qui est exportée aux Etats-Unis, est faite avec de l'agavé, ou d'un autre produit de la Nouvelle-Zélande, lorsque les conditions du marché le permettent. Toute la ficelle de 500 pieds entre dans les Etats-Unis en franchise, et c'est la seule qualité que nous y exportons. La raison est que l'on ne peut pas produire plus de pieds à la livre, à moins de faire entrer une partie de manille dans la ficelle. Environ un tiers de la ficelle dont on se sert au Canada est celle de 500 pieds à la livre, et environ 70 p. 100 de la ficelle employée aux Etats-Unis est de la même qualité. Les fabricants canadiens, d'après ce que je peux voir, fabriquent bien près de la moitié de la quantité totale de la ficelle consommée au Canada.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la proportion de la ficelle canadienne qui pourrait entrer en franchise aux Etats-Unis ?

M. HALL : On exporte aux Etats-Unis environ un tiers de la ficelle d'engerbage fabriquée en Canada.

M. R. L. BORDEN : De sorte que nous consommons dans le pays pour environ $720,000 de ficelle qui pourrait être exportée aux Etats-Unis en franchise ?

M. HALL : Oui.

M. COCKSHUTT : L'honorable député de Peterborough sait-il qu'il y a deux ans à peu près, les fabriques canadiennes ont convenu de ne pas fabriquer plus que 66 ou 66⅔ p. 100 de toute ficelle dont on a besoin dans le Canada ; que cette convention a été imposée par un syndicat de manufacturiers américains avec l'entente que si les manufacturiers canadiens la violaient, ils courraient le risque d'être évincés des Etats-Unis, chose qui aurait été facile ?

M. HALL : Je désire faire savoir à l'honorable député qu'il n'y a jamais eu de convention de ce genre, et que la compagnie de Peterborough n'en a jamais eu connaissance.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député n'est-il pas en état de nous dire le nombre de livres de ficelle d'engerbage manufacturées en Canada ?

M. HALL : Entre 14 et 16 millions de livres.

M. HENDERSON : C'est-à-dire que c'est à peu près la moitié de la consommation. Les Yankees fournissent l'autre moitié.

M. COCKSHUTT : L'honorable député dit qu'il ne connaît pas d'entente de ce genre. Si j'ai été bien informé, une entente de ce genre existait lorsque j'ai saisi la Chambre de cette question il y a quelques années. Je crois que la manufacture et la fabrication de la ficelle d'engerbage en Canada était soumise à des conditions de ce genre. J'avais, à cette époque, les documents devant moi, mais comme je ne savais pas que la question serait discutée aujourd'hui, je ne les ai pas dans le moment.

Au sujet de la lettre de la Brantford Cordage Co., je dois dire que je ne sais pas comment elle a été obtenue. Le ministre des Finances l'a évidemment obtenue depuis l'ouverture de la séance cet après-midi. Il peut l'avoir obtenue très régulièrement, mais cette compagnie se déclare contre la proposition avant d'en avoir fait l'essai. Elle dit que la proposition du Gouvernement ne peut lui faire aucun dommage. Peut-être est-ce l'honorable député de Peterborough qui a demandé à la compagnie si elle était prête à abandonner ses droits. Comment peut-elle, lorsque la chose n'a pas été mise à l'épreuve, dire qu'elle ne lui sera pas dommageable ? Peut-être la compagnie a-t-elle écrit cette lettre à la hâte sans savoir l'usage qu'on en ferait. Si l'imposition d'un droit spécial est utile à quelque chose, ce dont je doute fort, ce droit devrait bénéficier aux fabricants de ficelle d'engerbage tout comme à tout autre fabricant du Canada. Si ce droit ne vaut rien dans ce cas-ci, il ne vaut rien dans les autres cas. Si le droit spécial a une signification quelconque, il devrait pouvoir protéger les fabricants de ficelle d'engerbage contre l'importation de ficelle fabriquée à l'étranger et vendue au Canada pour moins que son prix de revient. Si le droit spécial ne vaut rien qu'on le raye alors de nos statuts, mais permettons aux autres dix fabriques qui ne sont pas aussi fortunées que ces deux autres d'en retirer les avantages qu'il peut offrir.

L'hon. M. FIELDING : Au sujet de la lettre que j'ai lue, je dois expliquer qu'on m'avait déjà fait des représentations dans le sens de cet amendement, et mon honorable ami de Peterborough m'a adressé une lettre contenant celle de la Brantford Cordage Co. à l'appui de sa demande. Une lettre a été écrite hier, mais elle n'est arrivée à mon bureau qu'après mon départ, de sorte que je n'ai pas eu le temps de la lire. Lorsque cette question a été soulevée devant la Chambre, j'ai envoyé chercher la lettre.

M. STOCKTON : Si j'ai bien compris les termes de la lettre que le ministre des Finances nous a lue, elle ne s'applique pas à l'exportation de l'espèce de ficelle d'engerbage qui est fabriquée par l'honorable député de Peterborough; elle ne parle que de la ficelle d'engerbage qui est soumise à un droit.

L'hon. M. FIELDING : Naturellement, je ne puis pas dire sous quelle forme l'honorable député de Peterborough a soumis la question à la compagnie de Brantford. J'aurais peut-être mieux fait de lire toute la lettre. Cette lettre me semble se plaindre que nous n'ayons pas accordé d'avantages pour l'industrie de la ficelle d'engerbage, mais à ce sujet, elle s'accorde avec l'observation de mon honorable ami.

M. STOCKTON : Ce n'est pas ainsi que j'ai compris l'extrait que nous a lu l'honorable ministre.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami de Peterborough a évidemment compris la lettre de cette manière, et me l'a adressée à l'appui de sa demande. Elle porte la date du 8 janvier 1907 et est adressée à l'honorable député de Peterborough.

Cher monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre du 3 courant au sujet de l'article du tarif concernant l'application du droit spécial à la ficelle d'engerbage, et je regrette beaucoup de n'avoir pas pu vous répondre plus vite. Nous ne voyons pas en quoi cela va nous aider, et je crois que la ficelle devrait être exceptée parce qu'il n'y a aucun doute que si cette loi est mise en vigueur, les Etats-Unis augmenteront les droits sur la ficelle canadienne qui entre dans leur pays.

M. STOCKTON : Augmenter les droits existants mais non pas imposer un droit là où il n'y en a pas aujourd'hui.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que c'est là le sens. Il y a aujourd'hui des droits sur certaines qualités de ficelles et c'est peut-être de cela qu'il s'agit. Cependant, je ne veux pas entreprendre d'interpréter la lettre ; elle est là, on peut la lire.

M. OSLER : L'honorable député de Peterborough, M. Hall, voudra-t-il nous dire pourquoi les Américains admettent notre ficelle en franchise?

M. HALL : Je regrette de dire que je ne connais pas quels sont leurs motifs.

M. J. D. REID : L'honorable ministre des Finances peut-il nous dire si la ficelle fabriquée à Kingston, est vendue au même prix que celle fabriquée ailleurs?

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) devra répondre à cette question. Il dit qu'il n'a pas de renseignemnts sous la main. Nous les aurons plus tard.

M. BOURASSA : Dans la première discussion qui a eu lieu sur le sujet, l'honora-

ble ministre des Finances n'a pas élucidé clairement l'article suivant :

" Pourvu que ledit droit spécial n'excède pas 15 p. 100 de la valeur de la marchandise en aucun cas.

Est-ce que ce droit de 15 p. 100 doit être calculé sur la valeur réelle de la marchandise ou sur le prix auquel on la vend?

L'hon. M. FIELDING : Sur la pleine valeur.

(La résolution est adoptée.)

Sur le paragraphe 6 :

(6) Que ces règlements peuvent décréter l'exemption temporaire de droits spéciaux pour tout article ou classe d'articles, quand il a pu être établi, au jugement du ministre des Douanes, que ces articles ne sont ni fabriqués ni vendus au Canada, en quantité considérables, ni offerts à tous en vente aux mêmes conditions.

L'hon. M. FIELDING : On s'est demandé ce que voulait dire l'expression " aux mêmes conditions " et on a paru croire que l'on pourrait interpréter ces mots d'une manière qui ne serait pas acceptable ou qui ne serait pas en accord avec l'intention du Parlement. On pourrait peut-être dire que l'expression " mêmes conditions " veut dire que l'article doit être vendu au même prix à tout le monde. Naturellement, cela n'est pas dans les habitudes du commerce. Nous nous proposons conséquemment d'ajouter les mots suivants :

" aux mêmes conditions, conformément aux habitudes et usages du commerce ".

La chose s'explique par les quelques observations que j'ai faites.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 11.

L'hon. M. FIELDING : L'article 11 se rapporte aux poursuites dans les cas d'accusation de complicité, d'entente, etc. L'article est ainsi libellé :

Que lorsque d'après les poursuites dirigées devant tout tribunal, ou par suite de ces poursuites, il paraîtra, à la satisfaction du Gouverneur en conseil, etc.

On a fait remarquer que l'expression " un tribunal " est trop vague. Je crois que mon honorable ami, le chef de l'opposition a émis l'idée que nous pourrions employer des termes plus précis. Après consultation avec le département de la Justice nous proposons de rayer les mots " un tribunal " et d'insérer à la place les mots " la cour suprême, la cour d'échiquier du Canada, ou toute cour supérieure ou cour de comté en Canada." Cela limite la juridiction aux cours de comté et aux cours qui sont au-dessus.

M. MACLEAN (York-sud) : Qui institue ces poursuites?

L'hon. M. FIELDING : Il s'agit ici de poursuites qui peuvent être instituées par n'importe qui devant les tribunaux ordinaires.

M. MACLEAN (York-sud): La loi n'oblige-t-elle pas le procureur général du Canada à instituer de lui-même des poursuites?

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. MACLEAN (York-sud) : Pourquoi ne l'obligerait-elle pas?

L'hon. M. FIELDING : Nous pouvons instituer des poursuites devant un autre tribunal.

M. W. F. MACLEAN : Je sais, mais lorsque nous avons une loi de douane et une loi des chemins de fer comme les nôtres—et je me propose de discuter cette question plus au long un peu plus tard—je dis que ces lois devraient contenir l'obligation suivante :

Le procureur général du Canada est chargé de l'exécution de la présente loi.

Cet article devrait être mis aussi dans la loi des chemins de fer. La responsabilité doit reposer sur le gouvernement du Canada, et ce devrait être le devoir spécial du procureur général du Canada de mettre en vigueur une loi de cette sorte, et on ne devrait pas laisser à des particuliers le soin d'instituer des poursuites. Je crois de plus que le trésor public devrait supporter les frais de l'application de cette loi et non pas des particuliers. L'honorable ministre pourra examiner la question, car je me propose de la soulever de nouveau. La grande difficulté dans notre pays au sujet des lois que nous faisons pour la protection du public est que ce sont les particuliers et bien souvent de pauvres gens qui sont obligés de les faire respecter; mais on a adopté un moyen nouveau aux Etats-Unis et je crois que ce moyen est bon. Dans la loi concernant le commerce entre états et dans d'autres lois pour la protection du public, il y a un article spécial disant explicitement qu'il est du devoir du procureur général des Etats-Unis de faire ceci et de faire cela, de faire appliquer la loi, et je dis que l'on devrait faire la même chose dans la loi contre les monopoles dans notre pays. Le Gouvernement devrait être responsable de sa mise à exécution, et spécialement le procureur général.

L'hon. M. FIELDING : Cette question est sûrement une question de droit, et je ne veux pas exprimer d'opinion à son sujet. A première vue, je suis d'avis que l'exécution des lois dans l'étendue du Canada est en grande partie du ressort des autorités provinciales, du procureur général dans chaque province, et ce n'est que dans certains cas spéciaux que le procureur général du Canada peut agir. C'est cependant une simple remarque que je fais, car la question est du ressort du ministre de la Justice, et je la lui laisse à décider.

M. MACLEAN (York-sud) : Les conditions sont les mêmes aux Etats-Unis. L'admi-

nistration des lois est en grande partie laissée aux différents états et lorsqu'il s'agit de la loi des chemins de fer, et aussi, je crois, de la loi des douanes, c'est le gouvernement central qui doit la faire appliquer. Je n'affirmerai pas catégoriquement pour le moment, mais je crois que c'est au procureur général des Etats-Unis qu'incombe expressément le devoir de protéger le public contre les fraudes qui relèvent de cette loi. Je dis que ce devrait être de même dans notre pays à l'égard de la loi des chemins de fer et la loi des douanes. Je me propose de discuter cette question plus au long plus tard.

M. BOURASSA : On ne devrait pas, je crois, laisser passer cette question sans tenir compte des objections soulevées par l'honorable député de York-sud (M. Maclean).

Il n'y a aucun doute que si nous voulons le fonctionnement de ces lois, nous ne devons pas mettre à la charge de ceux qui sont intéressés à détruire les monopoles de trop grandes dépenses. L'ancienne loi des douanes présentait à ce sujet de grandes difficultés. Le ministre des Finances (M. Fielding) doit se rappeler les difficultés que l'on a eu à combattre dans l'enquête concernant le monopole du papier. Je crois que l'amendement que l'on a fait,—je ne veux pas parler de l'amendement d'aujourd'hui, mais de l'article proposé par le ministre dans le nouveeau tarif, je crois que cet article augmentera encore les difficultés lorsqu'il s'agira de faire des enquêtes concernant ces monopoles, parce que les intéressés hésiteront beaucoup avant de s'engager dans des dépenses personnelles en vue de faire la preuve d'une coalition. Ainsi que le ministre le sait, les intéressés dans ces cas-là prennent bien soin de ne pas laisser connaître au public les conditions de leur entente. Le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) lorsqu'il était ministre du Revenu de l'intérieur, sait lui-même quelles difficultés il a rencontrées lorsqu'il a voulu découvrir les conditions du trust de l'American Tobacco Company. Il a dû agir d'une manière très énergique, je pourrais dire arbitraire, mais je crois qu'il n'a fait que ce qu'il devait faire. C'était la seule manière d'atteindre la coalition; mais je ne crois pas qu'on devrait agir de même façon à l'égard des intérêts en question, car ils ont une portée plus générale qu'en avait le monopole du tabac ; le Parlement ne devrait pas rendre l'application de cet article plus difficile au public ou aux parties intéressées à détruire les monopoles. Je crois que le Gouvernement devrait avant d'adopter cet article proposer des moyens et un rouage plus faciles pour en poursuivre l'exécution.

L'hon. M. BRODEUR : Cet article donne plus de facilités que celui de l'ancienne loi. S'il est adopté, lorsqu'un contrat sera soumis à un tribunal et que l'une des parties prétendra qu'il y a coalition, alors si la cour décide qu'il en existe une réellement, le Gouvernement devra se guider d'après ce jugement et réduire les droits imposés sur les articles en question; de sorte qu'au lieu d'offrir de plus grandes difficultés, cet article offre d'autres moyens de soumettre la question aux tribunaux.

M. BOURASSA : Quelles seront les procédures à suivre ?

L'hon. M. BRODEUR : Si la question est soulevée devant un tribunal—supposons qu'une personne soumette un contrat à un tribunal et prétende qu'il contient des clauses de coalition,—alors si le tribunal décide qu'il y a coalition, le Gouvernement devra se conduire d'après ce jugement.

M. BOURASSA : Il ne sera pas alors nécessaire de faire aucune procédure spéciale ?

M. MACLEAN (York-sud) : Je crois que nous avons le droit d'avoir une déclaration du ministre de la Justice à ce sujet, et je demanderai le renvoi à la reprise de la séance.

(La séance, suspendue à six heures est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

M. MACLEAN (York-sud) : Au moment de la suspension de la séance j'appelais l'attention du Gouvernement sur l'article 11 et le paragraphe 2 de cet article concernant les violations de la loi relative au coalitions faites dans le but d'augmenter sans raison les prix de certaines marchandises. Je demandais au ministre des Douanes et plus spécialement au ministre de la Justice s'il y avait une autre loi que celle contenue dans ces deux articles pour la poursuite des personnes qui se rendent coupables de pareilles coalitions. Je répète maintenant ma question. Je demande à l'honorable ministre de la Justice de nous expliquer s'il y a une autre disposition que celle contenue dans ces deux articles pour la supression de coalitions illégitimes organisées en vue d'élever le prix des marchandises.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je suppose que l'honorable député connaît les dispositions générales du code pénal concernant les coalitions illégales de tout corps de personnes en vue d'augmenter illégitimement les prix des marchandises, dispositions qui font de cette action un crime tombant sous le coup de la loi criminelle. Les procureurs généraux des diverses provinces sont chargés de faire respecter les dispositions du code pénal.

Il n'appartient pas au procureur général du Canada, autant que je sache, excepté dans les cas où le cas est expressément stipulé, de s'occuper de l'exécution de la justice criminelle. Je ne crois pas que je puisse donner aucune autre réponse à l'honorable député. Si, plus tard, on impose au département de la Justice le devoir de mettre cette loi à exécution ou toute autre loi

du Canada, alors, je remplirai ce devoir du mieux que je pourrai.

M. MACLEAN : Nous avons entendu la déclaration du ministre de la Justice au sujet de ses devoirs concernant les poursuites dans les cas de violation de la loi des douanes et des autres lois, et je veux mettre en regard notre situation avec celle des Etats-Unis à ce sujet. L'article 11 et le paragraphe 2 de cet article dans notre loi de douanes dit ce qui suit :

11. Que lorsque d'après les poursuites dirigées devant un tribunal, ou par suite de ces poursuites, il paraîtra, à la satisfaction du Gouverneur en conseil, qu'il existe, à l'égard de quelque article de commerce, une combinaison, coalition, entente ou pacte quelconque parmi des fabricants ou marchands de ces articles, pour favoriser d'une façon illégitime les fabricants ou marchands au dépens des consommateurs, le Gouverneur en conseil pourra admettre l'article en franchise, ou réduire le droit dont il est frappé de manière à donner au public le bénéfice d'une raisonnable concurrence en cet article, s'il paraît au Gouverneur en conseil que ce désavantage pour le consommateur est facilité par les droits de douane imposés sur un pareil article.

(2) Que lorsque le Gouverneur en conseil jugera qu'il est de l'intérêt public de s'enquérir d'une conspiration, coalition, entente ou pacte paraissant exister parmi les fabricants ou marchands de quelque article de commerce, pour favoriser d'une façon illégitime les fabricants ou marchands de cet article au dépens des consommateurs, le Gouverneur en conseil pourra commissionner ou autoriser tout juge de la cour suprême ou de la cour d'échiquier du Canada, ou de toute cour supérieure dans toute province du Canada, aux fins de procéder à une enquête sommaire et faire rapport au Gouverneur en conseil sur l'existence ou la non-existence de pareille combinaison, coalition, entente ou pacte.

C'est une loi très élastique et sa mise en vigueur l'est encore plus, et le ministre de la Justice nous dit que ce n'est pas son devoir de la faire respecter. Je veux appeler l'attention de la Chambre maintenant sur la loi des Etats-Unis concernant le même sujet. Il est bon quelquefois de copier les lois des Etats-Unis, ainsi que le démontre ce fait que le Gouvernement vient de déposer une loi concernant les unions ouvrières dont un grand nombre d'articles sont reproduits de la loi régissant le commerce entre les états de la république voisine. Je cite l'article 73 des Statuts refondus des Etats-Unis, vol. 3, page 3202, loi du 27 août 1894.

Toute coalition, combinaison, trust, convention, ou contrat est par les présentes déclaré contraire au bien public, illégal et nul. lorsque ces actes sont faits par ou entre deux ou plusieurs personnes ou sociétés dont l'une ou l'autre fait l'importation de marchandises d'un pays étranger dans les Etats-Unis, et lorsque ces coalition, combinaison, trust, convention ou contrat ont pour but de gêner le commerce légitime ou la concurrence libre dans un commerce ou trafic légitime, ou d'augmenter le prix dans une partie quelconque des Etats-Unis de toutes marchandises importées que l'on ne propose d'importer dans les Etats-Unis ou de tout article manufacturé avec lequel les marchandises importées viendront ou devront venir en concurrence ; toute personne qui fait u fera l'importation de marchandises ou d'articles de quelques pays étrangers en violation de cet article de la loi, ou qui se coalisera ou s'entendra avec une autre personne pour violer la loi, sera coupable de délit, et sur preuve devant un tribunal des Etats-Unis cette personne sera passible d'une amende de cent dollars à cinq mille dollars et, en outre, de la peine d'emprisonnement à la discrétion de la cour pour une période d'au moins trois mois et de douze mois au plus.

Ainsi la loi des Etats-Unis dit que tous ceux qui feront partie d'une coalition au sujet d'une marchandise importée aux Etats-Unis sera coupable d'un délit, et sera passible d'une amende ou d'un emprisonnement pendant douze mois. L'article 74 de la loi des Etats-Unis dit :

Les différentes cours de circuit des Etats-Unis ont par les présentes juridiction pour empêcher et réprimer la violation de l'article 73 de cette loi, et il sera du devoir des différents procureurs de districts sous la direction du procureur général d'instituer des poursuites pour prévenir ou réprimer ces violations.

Le procureur général des Etats-Unis est donc obligé d'instituer immédiatement des poursuites à l'effet d'empêcher les coalitions illégitimes. Il est de son devoir, et on attend de lui qu'il prendra les mesures légales pour arrêter immédiatement tout conlition commerciale. La loi dit encore :

Ces poursuites peuvent être instituées au moyen de pétitions expliquant la cause et demandant que ces violations soient arrêtées ou autrement prohibées. Lorsque les personnes dont on a à se plaindre auront été dûment averties que telles pétitions ont été déposées contre elles, le tribunal devra aussitôt que possible entendre et décider la cause, et en attendant la décision finale, la cour pourra, en tout temps, ordonner un arrêt ou prohibition temporaires suivant qu'elle le croira à propos.

Dans notre pays tout ce que nous avons contre les coalitions et ces crimes, car ce sont des crimes aux termes de notre code pénal—je dis que toute la punition que nous avons est que les droits pourront être diminués ou abolis si le Gouvernement juge à propos.

L'hon. M. FIELDING : Cela n'est pas dans la loi criminelle.

M. MACLEAN (York-sud) : Je parle de la loi criminelle concernant les coalitions ou obstacles mis à la liberté du commerce.

L'hon. M. FIELDING : Pas du tout ; il n'est aucunement question de droits de douane.

M. MACLEAN (York-sud) : La loi criminel n'en parle pas, mais je dis que la seule sanction qui puisse être imposée dans les cas de violation de la loi est une réduction des droits, et comme dans ce cas-ci, il n'y a pas

de droits de douane, on ne pourra pas punir les auteurs de la coalition, bien que, si le ministre de la Justice (M. Aylesworth) avait été à son siège cet après-midi, il aurait pu entendre ce qui était virtuellement une confession de la part d'une des personnes intéressées, qu'il existait une coalition entre certains manufacturiers des Etats-Unis en vue d'augmenter les prix.

L'hon. M. BRODEUR : Est-ce que les parties à une combinaison en vue de gêner la liberté du commerce ne peuvent pas être punies en vertu du code pénal?

M. MACLEAN (York-sud) : Oui. Mais le collègue de l'honorable ministre, le ministre des Finances, vient de nous dire que la loi criminelle ne s'applique pas à la loi des douanes.

L'hon. M. FIELDING : Non. L'honorable député (M. Maclean) disait que la seule punition dans un cas de ce genre était la diminution des droits de douane. Cela n'est pas le cas.

M. MACLEAN (York-sud): On a pu me comprendre ainsi, mais ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. J'ai dit que notre loi des douanes ne décrétait pas de sanction dans les cas de violation, mais que dans les Etats-Unis on imposait une amende avec emprisonnement à discrétion et qu'il était du devoir du procureur général des Etats-Unis de mettre la loi à exécution. Mais il y a plus que cela. A la page 602, vol. 4 des Statuts refondus des Etats-Unis, je trouve l'article 106 qui dit :

Que pour la mise à exécution des dispositions de la loi intitulée: acte pour réglementer le commerce" approuvée le 4 février 1887, et tous les actes la modifiant, et aussi la loi intitulée : "acte pour protéger le trafic et le commerce contre les empêchements illégitimes et les monopoles" approuvée le 2 juillet 1890, et tous les actes supplémentaires la modifiant et les articles 73, 74, 75, 76 de la loi intitulée "acte pour réduire les taxes, fournir des revenus au gouvernement et autres fins", approuvée le 27 août 1894, on vote la somme de $500,000 à prendre dans le trésor fédéral sur les fonds qui ne sont pas déjà votés pour être employée sous la direction du procureur général pour la rétribution d'un avocat spécial et d'agents du departement de la Justice qui seront chargés d'instituer des poursuites en vertu des actes ci-dessus devant les tribunaux des Etats-Unis.

Ici, nous essayons de faire des lois contre les coalitions ou combinaisons faites dans le but de gêner la liberté du commerce et de faire du tort aux consommateurs. A cet effet, nous mettons certaines dispositions dans la loi des douanes. Mais ces dispositions sont si faibles qu'elles ne peuvent avoir l'effet désiré. Plus que cela, ainsi que je l'ai fait remarquer, il n'y a rien pour obliger le procureur général à faire appliquer la loi et punir ceux qui la violent. Dans les Etats-Unis, et je crois que le premier ministre a un certain respect pour les lois des Etats-Unis...

Sir WILFRID LAURIER : Pas autant qu mon honorable ami.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais hier encore, un des collègues de l'honorable premier ministre a déposé sur le bureau un bill qui est calqué sur la loi des Etats-Unis régissant le commerce entre les états; on prend tout simplement la loi des Etats-Unis et on la fait nôtre. Je dis donc que notre loi des Douanes ne contient aucune disposition contre ces coalitions. La loi des Etats-Unis impose des pénalités. Le procureur général des Etats-Unis est chargé de l'exécution de la loi; c'est aussi le devoir de chaque procureur de district dans les Etats-Unis, et le congrès vote une somme de $500,000 pour faire ce travail. Le ministre de la Justice du Canada a avoué, ce soir, que si on lui en donnait l'autorisation, et je suppose que si l'on mettait aussi des fonds à sa disposition, il remplirait les mêmes fonctions. Mais il a avoué que nous n'avions dans nos statuts aucune loi semblable contre les coalitions commerciales, et conséquemment la population du Canada n'est pas protégée. Pourtant le citoyen canadien mérite plus de considération. Nous sommes ici pour légiférer dans son intérêt et pour sa protection. Lorsque l'on découvre l'existence de ces coalitions, on ne peut rien faire de plus que de diminuer les droits....

L'hon. M. BRODEUR : Pas du tout.

M. MACLEAN (York-sud) : Quelle est la peine imposée alors ?

L'hon. M. BRODEUR : Je crains fort que mon honorable ami (M. Maclean) n'ait pas étudié la question avec assez de soin. S'il l'avait étudiée, il aurait trouvé que notre loi criminelle contient des dispositions très définies sur le sujet.

M. MACLEAN (York-sud) : Quelles sont-elles ?

L'hon. M. BRODEUR : Dans le cas de coalitions pour gêner la liberté du commerce les parties à cette coalition sont passibles d'emprisonnement.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) dit que cette pénalité ne s'applique pas au tarif.

L'hon. M. FIELDING : Non, je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. BRODEUR : Ce sont là deux choses différentes. Il s'agit présentement de tarif. Mon honorable ami (M. Maclean) dit que la loi des douanes ne contient aucune sanction pénale ou l'imposition d'amende ou d'emprisonnement contre ceux qui sont coupables de coalition pour gêner la liberté du commerce. Mais ce n'est pas dans la loi des douanes que l'on doit chercher ces dispositions et lorsque l'on dit à l'honorable député qu'elles sont contenues dans une autre loi, il dit que cela ne compte pas. Pourtant, je crois que le danger d'être poursuivi en vertu du code

pénal et mis en prison est un point qu'un grand nombre de personnes croient mériter considération. Mais ce n'est pas la loi criminelle que nous discutons présentement, mais la loi des douanes; cette loi, outre les disposition du code pénal, offre deux remèdes. Il y a d'abord celui que contient l'ancienne loi, savoir que le Gouvernement peut ordonner une enquête dans les cas de coalition pour gêner la liberté du commerce, et si l'accusation est prouvée, le Gouvernement abaisse ou abolit les droits de douane. Des enquêtes ont été faites dans deux ou trois cas ou moins— lors de la coalition des manufacturiers de papier, dans celle du tabac, et il peut y en avoir eu d'autres, dont je ne me souviens pas. La nouvelle loi va plus loin. Elle dit que si un juge d'une cour supérieure déclare qu'il existe une conspiration pour restreindre le commerce, le Gouvernement pourra intervenir et réduire les droits. Mon honorable ami verra que cette loi est dans le sens qu'il désire, et je crois que cela suffit pour montrer que le Gouvernement veut prendre toutes les précautions possibles pour empêcher les atteintes portées à la liberté du commerce.

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit qu'il y avait eu une conspiration entre les fabricants de papier. Dans cette affaire, a-t-on fait une enquête en vertu de la loi criminelle ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Quelqu'un a-t-il déposé une plainte ?

M. MACLEAN (York-sud) : Un ministre de la couronne nous dit qu'on a fait la preuve d'une coalition et lorsque je demande si les coupables ont été punis en vertu de la loi criminelle, le ministre de la Justice me demande si quelqu'un a déposé une plainte.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'étais l'avocat des journalistes dans cette cause-là et j'ai réussi à démontrer qu'il y avait eu coalition.

M. MACLEAN (York-sud) : Et où était le ministre de la Justice prédécesseur de l'honorable ministre actuel, et des actes duquel à cette époque ce dernier doit porter la responsabilité?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il faisait son devoir.

M. MACLEAN (York-sud) : A-t-il fait son devoir?

L'hon. M. BRODEUR : Pourquoi l'honorable député (M. W. F. Maclean) n'a-t-il pas déposé une plainte ?

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable ministre voudra bien s'asseoir. J'ai la parole, et il veut faire mon discours. On nous dit qu'on a fait la preuve de l'existence d'une coalition parmi les manufacturiers de tabac. Peut-être que l'honorable ministre (M. Brodeur) qui était alors ministre du Revenu de l'intérieur pourra nous dire ce qui a été fait dans cette affaire. Il y avait là une coalition. A-t-on appliqué la loi criminelle contre les membres de cette coalition et contre les membres du syndicat de l'huile et tous les autres? Non. Pourquoi ? Parce que notre loi n'impose pas ce devoir au procureur général du Canada ou aux autres procureurs qui peuvent être sous ses ordres, et je suppose que les procureurs des autres provinces sont sous ses ordres.

L'hon. M. AYLESWORTH : Pas du tout.

M. MACLEAN (York-sud) : Alors l'honorable ministre avoue qu'il n'y a pas de procureurs sous ses ordres?

L'hon. M. AYLESWORTH : L'honorable député me permettra-t-il de rétablir les faits? S'il consulte l'acte de la confédération, il y trouvera que l'initiative des mesures à prendre pour l'application de la loi criminelle n'appartient pas au procureur général du Canada.

M. MACLEAN (York-sud) : Très bien ; alors je vais citer à l'honorable ministre un cas dans lequel il a failli à l'obligation qui lui était imposée de mettre la loi en vigueur. Je veux parler des révélations de menées corruptrices électorales devant le tribunal de police de la ville de Toronto. Il a fallu que le procureur général actuel de cette province fasse appliquer la loi.

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais est-ce que le procureur général précédent, qui se trouvait être un ami du gouvernement actuel, a fait appliquer la loi? Non. Il a dit: je ne suis pas un constable.

C'est la seule consolation que nous offre l'administration de la loi en ce pays et on ne fait rien pour entraver les coalitions qui restreignent le commerce. J'ai démontré que le procureur général des Etats-Unis et que tous les substituts sous ses ordres sont tenus de voir à ce que les délinquants soient punis ; j'ai prouvé aussi que toutes les ressources de l'Etat sont à la disposition du procureur le la république, pour qu'il y fasse respecter les lois douanières.

Permettez-moi de citer quelques autres exemples pour faire voir de quelles illusions nous nous berçons dans ce pays, pour ce qui regarde l'application des lois. Tout le long de l'année nous votons des lois pour faire disparaître la corruption et les manœuvres illégales des élections, mais nous n'avons pas les moyens de faire appliquer ces lois ; aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, nous sommes à la merci des procureurs généraux des différentes provinces.

Il est de notre devoir d'aviser aux moyens de faire appliquer les lois que nous votons dans l'intérêt du pays, surtout quand il s'agit de protéger le public contre les entreprises des grandes coalitions qui cherchent à restreindre le commerce et des compa-

gnies de chemins de fer. J'ai expliqué l'autre jour en quoi consiste les attributions du procureur général des Etats-Unis pour l'application de la loi sur le trafic entre Etats, et aujourd'hui, je me propose de faire voir que dans ce pays on est en quelque sorte impuissant à faire respecter les lois fédérales, et cette impuissance provient de la différence entre nos lois fédérales et les lois américaines. Dans toute loi américaine il est pourvu à son application et je citerai en exemple quelques extraits de la nouvelle loi des Etats-Unis sur le trafic entre Etats, actuellement en vigueur. A l'heure qu'il est le procureur général des Etats-Unis et tous ses substituts sont aux trousses d'un nommé Harriman qui, au moyen de certaines manœuvres, est parvenu à avoir la haute main sur des milliers de milles de voies ferrées. Il commença par s'emparer d'un chemin puis il manœuvra de manière à l'hypothéquer de telle sorte qu'il réussit à mettre la main sur d'autres compagnies, et à l'heure qu'il est, il est la terreur des expéditeurs aux Etats-Unis. Lui et ses pareils étaient la terreur de tous les commerçants du pays, jusqu'au jour où le Parlement vota une loi pour régulariser la situation et un des traits caractéristiques de cette loi, c'est que le procureur général est tenu de poursuivre tous les délinquants, de s'adjoindre tous les aides dont il aura besoin et de continuer les poursuites d'un tribunal à l'autre. En vertu de ces pouvoirs, le procureur général et ses agents poursuivent Harriman et tous ceux qui se sont rendus coupables de préférences illégitimes et ceux qui sont convaincus d'infractions à la loi sont condamnés à des amendes s'élevant à plus de $100,000. L'autre jour le New-York Central a été condamné à $10,000. Le trust des sucres a été également condamné. De hauts fonctionnaires de chemins de fer ont dû payer l'amende et ont été menacés de la prison, en cas de récidive. Pour l'information de l'honorable premier ministre et du ministre de la Justice je citerai quelques dispositions de la loi du trafic entre Etats. On verra comme elle est sévère. Parlant de la commission des chemins de fer elle dit :

La commission est par la présente autorisée à faire appliquer les dispositions de la présente loi.

Quelques pages plus loin, il est dit :

Le procureur général des Etats-Unis a le droit et le devoir, chaque fois qu'il aura des raisons suffisantes de croire qu'un particulier, une corporation ou une compagnie, aura sciemment reçu ou accepté une somme d'argent ou une considération quelconque en guise de remise, d'instituer devant tout tribunal des Etats-Unis de juridiction compétente, des poursuites civiles pour le recouvrement de cet argent.

A la page suivante, je lis encore :

Il sera du devoir des substituts du procureur, dans chaque district des Etats-Unis, chaque fois que le procureur général leur en donnera l'ordre, soit de sa propre initiative ou à la demande de la commission entre Etats, d'instituer les poursuites prescrites par la présente loi et lesdites poursuites seront sans préjudices aux poursuites en recouvrement de dommages-intérêts que pourront intenter les parties lésées.

Et encore :

Il sera du devoir de la commission entre Etats d'informer le procureur général de tous les cas de négligences ou de refus et le procureur général sera tenu de faire prononcer judiciairement les confiscations ci-dessus prescrites.

Ainsi dans cette loi importante—quelque peu semblable à la nôtre, mais beaucoup plus sévère, et de beaucoup plus favorable au public—il est constamment question de l'obligation du procureur général d'intervenir pour faire respecter la loi, et de l'obligation de ses substituts de lui prêter main-forte. Il est aussi stipulé que tous les frais occasionnés de ce chef seront soldés par le trésor public.

Nous n'avons rien de cela au Canada et l'honorable ministre de la Justice nous a avoué ce soir qu'il n'applique aucune loi, sans en avoir reçu spécialement le mandat. Il confesse de plus que l'application de ce nouveaux tarif que nous discutons en ce moment, ne le regarde en aucune façon. Le Gouvernement peut, s'il le juge à propos, prendre certaines mesures propres à abaisser le tarif, mais il n'y a rien dans la loi qui oblige le Gouvernement à faire appliquer les clauses pénales qui s'y trouvent. Je dis donc que nous sommes grandement en retard sous ce rapport, sans vouloir en tenir le gouvernement actuel plus responsable que ses prédécesseurs. Lorsque nous légiférons sur ces questions, nous devons le faire de manière à protéger efficacement le public contre les entreprises des trusts, qu'il s'agisse du tarif des chemins de fer ou des élections.

Y a-t-il rien de plus humiliant pour les Canadiens que les révélations que nous apportent, de temps à autre, les procès en invalidation d'élection ? Nos lois électorales sont faites de telle manière que quelles que soient les révélations qui sont faites devant le tribunal en matière de corruption, de substitution, de manœuvres frauduleuses de toutes sortes, l'une des parties peut toujours arrêter les poursuites en admettant les conclusions de la partie adverse ; alors tout est fini, et personne n'est puni.

Il est question de voter de nouvelles lois. Nous ferions mieux de nous employer à trouver un moyen de faire appliquer celles que nous avons ; alors seulement la corruption disparaîtra, les trusts disparaîtront et les chemins de fer rendront justice au public. Mais tant que le ministre de la Justice déclarera qu'il ne considère pas de son devoir de faire respecter les lois du Canada, tant que le soin de leur application sera laissé, comme il dit, aux provinces, en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, à quoi pouvons-nous prétendre ? Nous sommes en pleine anarchie, puisque l'anarchie consiste dans la non application des lois et

que nos lois ne sont pas appliquées. Rien ne ressemble plus à l'anarchie que les révélations faites au sujet de l'élection de London.

Je me permettrai aussi de rappeler à l'honorable premier ministre et au ministre de la Justice le refus du chemin de fer du Grand-Tronc de se conformer à la loi de 1852 qui, en retour de précieux privilèges qu'elle accordait à la compagnie et de la subvention considérable qu'elle lui donnait, lui imposait l'obligation de transporter les voyageurs à raison de 2 cents par mille. Cette loi n'a jamais été appliquée.

Je demande à l'honorable premier ministre ce qu'il a à répondre au public, sur ce point. A-t-il l'intention de déposer un projet de loi qui nous permette de faire respecter les lois existantes ? A-t-il l'intention d'obliger le chemin de fer du Grand-Tronc à se soumettre à la loi et de transporter les voyageurs à raison de deux cents par mille ? Si nous nous contentons de voter des lois, sans nous occuper de les appliquer, à quoi aboutirons-nous? Nous habitons sur la frontière d'une nation qui nous devance sous plus d'un rapport, qui a eu à combattre les mêmes abus, qui possède un système fédératif quelque peu semblable au nôtre, et elle a jugé à propos de faire de ces abus des crimes, de mettre le trésor public à contribution pour assurer l'exécution de la loi et de rendre le procureur général responsable de son administration.

Les honorables ministres sont-ils disposés à suivre cet exemple de nos voisins ? L'honorable premier ministre fait signe que oui, et j'espère qu'il sera beaucoup plus affirmatif, quand je lui aurai cité encore quelques exemples. Nous voulons des lois, mais il faut croire que nous ne sommes pas en mesure de les appliquer, car l'honorable ministre de la Justice déclare que s'il en avait les moyens, il se conformerait à la loi et la ferait respecter.

C'est un bon commencement et c'est autant d'acquis. Il ne veut pas être tenu responsable des abus antérieurs, mais nous avons la promesse qu'il est décidé à agir. Je demande au premier ministre de donner les instructions à ses fonctionnaires du ministère de la Justice de se mettre à l'œuvre et de mettre cette loi sur le même pied que les lois semblables des Etats-Unis.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ignore pas que mon honorable ami (M. Maclean) est très versé dans l'histoire des Etats-Unis, et quiconque lit le " World " de Toronto, peut s'en rendre compte, car ce journal est une excellente imitation d'un autre "World" publié aux Etats-Unis. Je crains cependant que mon honorable ami n'ait pas lu l'histoire des Etats-Unis avec tout le soin nécessaire. Il n'ignore pas que lorsque la confédération canadienne a été fondée, la constitution américaine subissait une rude épreuve et qu'une longue guerre civile venait de prendre fin. Il sait aussi qu'une des causes qu'on a assigné à cette guerre civile était que trop de pouvoir avait été donné à l'Etat.

Les pères de la constitution canadienne voulurent procéder différemment et une des différences entre notre constitution et celle des Etats-Unis est l'article relatif à l'administration de la justice. Aux Etats-Unis, il y a les tribunaux fédéraux et les tribunaux d'état. Ces derniers sont chargés d'administrer les lois des Etats et les tribunaux fédéraux administrent les lois fédérales. C'est un point que mon honorable ami a toujours paru ignorer, chaque fois qu'il nous a signalé les dispositions de la constitution américaine, qu'il nous a parlé des pouvoirs du procureur général des Etats-Unis pour appliquer les lois fédérales.

Ici, notre constitution est différente. Nous n'avons pas de tribunaux fédéraux, bien que nous ayons des lois fédérales. Nous avons des tribunaux provinciaux auxquels est confiée l'administration des lois fédérales et des lois provinciales. C'est un point important que l'honorable député ne doit pas oublier. Il demande si nous devons nous soumettre à l'humiliation d'avoir des lois que nous sommes impuissants à faire exécuter.

Nous avons le pouvoir de les mettre en force, et les provinces sont investies de ce pouvoir. Au lieu de s'attaquer à l'honorable solliciteur général pour son inhabileté à faire respecter les lois fédérales, l'honorable député ferait mieux de s'adresser au procureur général d'Ontario et au procureur général de Québec. Il a déclaré il y a un instant qu'une des conditions de l'octroi d'une charte au Grand Tronc de chemin de fer du Canada, il y a 50 ans, était le transport des voyageurs à 2c. par mille dans les voitures de troisième classe. Il dit que cette condition n'a pas été remplie et il a raison. Puis il nous demande : " Pourquoi ne faites-vous pas respecter la loi ? " Eh bien, monsieur l'Orateur, il n'a qu'à s'adresser au procureur général d'Ontario, M. Foy, qui est chargé d'après la constitution, de voir à l'exécution de ce contrat dans la province d'Ontario. Si l'honorable député n'a pas assez de lire les journaux américains, qu'il lise la constitution canadienne ; qu'il lise l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et il y verra entre autre :

> Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :
>
> L'administration de la justice dans la province, y compris la création, le maintien et l'organisation des tribunaux de justice pour la province, ayant juridiction civile et criminelle, y compris la procédure en matières civiles dans ces tribunaux.

Et le reste. L'honorable député trouvera là le remède qu'il cherche. Il n'a qu'à s'adresser au procureur général de la province d'Ontario et lui dire que le Grand-Tronc a violé une disposition de la loi qui le

concerne et il aura son recours contre la compagnie.

M. STOCKTON : Je ne tiens pas à m'interposer inutilement entre l'honorable député d'York (M. Maclean) et l'honorable premier ministre (Sir W. Laurier) qui sont en train de faire échange de compliments, mais me semble que M. le premier ministre n'a pas dit exactement toute la vérité en voulant répondre à l'honorable député d'York. Le Parlement a le pouvoir, aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de constituer un tribunal pour mettre en vigueur la loi fédérale. Nous avons à ces fins la cour suprême du Canada, la cour d'échiquier du Canada, la cour d'amirauté affiliée à la cour d'échiquier et la commission des chemins de fer. L'honorable premier ministre a établi la différence entre la constitution du Canada et la constitution des Etats-Unis, mais aux Etats-Unis, les attributions non définies des pouvoirs son conférés aux différents états. Au Canada, ces attributions de pouvoirs sont conférées au gouvernement fédéral, de sorte que le raisonnement de M. le premier ministre réfut plutôt l'argument qu'il a apporté en réponse à l'honorable député qui occupe un siège en avant de moi. L'honorable ministre de la Justice voudrait-il me dire si le Parlement n'a pas le pouvoir de conférer à son département le droit de faire respecter les lois fédérales ? L'honorable ministre osera-t-il dire que le Parlement ne peut sanctionner une loi lui enjoignant l'ordre de mettre les lois fédérales en vigueur ? J'attends sa réponse.

L'hon. M. AYLESWORTH : Personne que je sache n'a dit le contraire. Avant que l'honorable député prenne son siège, ce soir, j'ai dit, en réponse à une question posée par l'honorable député d'York, qu'en vertu de certaines lois spéciales du Dominion, le solliciteur général du Canada était chargé spécialement de l'exécution de ces lois dans certains cas spéciaux. Personne n'a jamais douté de ce pouvoir ni ne le conteste, et cette question, de la part de l'honorable député est, malgré le respect que je lui dois, complètement hors de la question.

M. STOCKTON : Je remercie l'honorable ministre de la Justice de sa déclaration. Pourquoi alors l'honorable ministre a-t-il dit qu'il n'avait aucun pouvoir d'agir, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ? Il admet maintenant que le Parlement a le pouvoir de statuer qu'il sera loisible au département de la Justice de faire respecter les lois fédérales. Je ne sache pas que l'honorable député d'York-sud ait jamais dit que l'honorable ministre n'est pas investi de ce pouvoir. Il demande que nous adoptions une loi accordant au département de la Justice le pouvoir de faire respecter les lois fédérales par le ministère soit du Gouvernement, soit de ses employés. C'est, je crois, le point que mon honorable collègue a établi et, à mon sens, nous avons le pouvoir de passer une telle loi.

Sir WILFRID LAURIER : Le raisonnement de l'honorable député d'York, est que nous n'avons aucuns moyens immédiats de faire respecter la loi.

M. STOCKTON : Admettons ; mais la réponse de l'honorable ministre de la Justice, comme je l'ai comprise, tend à faire croire que le Parlement n'a pas le pouvoir, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, de prendre les moyens de faire respecter cette loi. Si nous avons ce pouvoir, ce dont je ne doute pas, la question se pose : devons-nous nous prévaloir de cette autorité pour statuer que les lois qui émanent du Parlement seront mises en vigueur?

Sir WILFRID LAURIER : Depuis 40 ans, le parlement fédéral n'a jamais envisagé la question à ce point de vue. L'administration de la justice a été laissée aux provinces et ce régime paraît encore satisfaisant.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais le temps est venu d'exercer ce pouvoir. La cour d'échiquier est un tribunal fédéral. Le Parlement ne peut-il étendre les pouvoirs de cette cour ou de la cour suprême pour l'autoriser à exécuter cette loi, ou ne peut-il créer un autre tribunal à ces fins ? C'est un scandale public de nous voir ainsi à la merci de la province pour la mise en vigueur de cette loi, faute de moyens pour la faire respecter. Si nous voulons que ces lois soient mises en vigueur, nous devons créer des tribunaux à cet effet. Cette concurrence de juridiction se manifeste dans plus d'un cas. L'honorable premier ministre a essayé d'éviter la question au sujet du Grand Tronc. Mais voilà le ministre des Chemins de fer et des Canaux, que nous payons $7,000 par année et que nous entourons de toutes espèces de fonctionnaires. Il a son propre bureau de juristes, il a la commission des chemins de fer à sa disposition pour l'exécution de la loi des chemins de fer, et j'ai cru que c'était son devoir de faire respecter cette loi. La loi des chemins de fer s'applique à toutes les compagnies de voies ferrées au Canada. y compris le chemin de fer du Grand Tronc. Bien qu'il soit chargé de l'exécution de cette loi et que celle-ci ne soit pas respectée, le premier ministre me réfère à M. Foy, de la province d'Ontario. A la première occasion, j'irai voir M. Foy, de la province d'Ontario, et je lui dirai qu'en ma qualité de citoyen je voudrais qu'il mît cette loi en vigueur, vu surtout que le premier ministre du Canada, dont le collègue est responsable du maintien de la loi des chemins de fer, nonobstant ce qu'on en ait dit ce soir, ne voit pas le moyen de la faire respecter, bien que les chemins de fer tombent sous l'autorité du gouvernement du Canada. C'est ce que je dirai à M. Foy, et je le lui dirai aussi publiquement que possible, afin que

personne ne l'ignore. Le premier ministre aura ainsi évité habilement la question devant la Chambre, mais cela ne satisfera pas le public. Je mets pour la deuxième fois le premier ministre en demeure de dire s'il a l'intention d'appeler l'attention de son collègue sur la négligence du chemin de fer du Grand Tronc à se conformer à la loi du pays relativement au transport à deux sous le mille.

L'hon. M. PATERSON : Pourquoi M. Foy ne le fait-il pas ?

M. MACLEAN (York-sud) : Nous verrons. M. Foy a agi très pratiquement l'autre jour devant la cour de police de Toronto. Il est peut-être disposé d'agir aussi effectivement avec M. Hays. De fait, nous avons sommé M. Hays devant la cour de police de Toronto au sujet de cette transgression et le leçon paraît lui avoir fait du bien. C'est une leçon qui a certainement fait beaucoup de bien à d'autres personnes. Nous en sommes rendus à ne pouvoir faire respecter les lois du pays ailleurs que devant cette bonne vieille cour de police de Toronto, que préside ce digne patriote, le colonel Denison.

M. BOURASSA : Si nous revenions maintenant au côté pratique de la question ! Je ne dis pas cela pour critiquer l'honorable député d'York-sud, mais je crains que la discussion n'ait pris trop d'envergure. Le point qu'a soulevé l'honorable député mérite considération : il s'agit de savoir si nous avons pourvu aux moyens de faire respecter nos lois en matières douanières. J'ai entendu l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) dire que nous avons trois recours en loi contre les combinaisons commerciales : le premier est un article du code criminel en vertu duquel le délinquant est passible d'un procès criminel. Le suivant est une disposition de l'ancien tarif douanier maintenue dans le tarif actuel, aux termes de laquelle le Gouvernement peut, lorsqu'on lui a fourni les preuves de l'existence d'une combinaison commerciale, tenir une enquête et abolir ou réduire les droits de douane si les preuves ont pu être vérifiées. Puis, il y a dans les résolutions à l'étude une deuxième disposition qui décrète qu'un tribunal quelconque, tel que défini dans l'amendement que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a soumis aujourd'hui, ayant établi l'existence d'une de ces combinaisons, le Gouvernement a le pouvoir d'appliquer lui-même le remède. Mais je crois que le point soulevé par l'honorable député d'York-sud mérite d'être favorablement commenté. Sans doute que la punition la plus efficace est celle qui est prévue dans le code criminel, mais l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries admettra que la plupart des citoyens et beaucoup de maisons d'affaires, quelle que soit leur importance, hésiteront longtemps avant d'instituer en leur nom des procédures criminelles contre les parties à une de ces combinaisons ; d'abord, parce qu'il est difficile et dispendieux de recueillir les preuves, et parce qu'il y a danger pour elles d'être poursuivies à leur tour par les parties mises en cause, si la preuve ne peut être établie devant les tribunaux. Le point faible paraît être jusqu'ici l'inhabileté du gouvernement fédéral à prendre la responsabilité de ces poursuites. (Approbations.)

Je n'ose pas discuter à présent et je ne crois pas d'ailleurs que le moment est propice pour savoir si le Gouvernement a le pouvoir ou devrait s'arroger le pouvoir de créer des tribunaux spéciaux pour l'application de ces dispositions pénales. Malgré mon respect pour le maintien des droits provinciaux, je désapprouverais toute disposition qui permettrait au Gouvernement d'instituer des tribunaux dont l'autorité viendrait en conflit avec la juridiction criminelle des cours provinciales. N'y a-t-il pas une solution plus pratique de la difficulté ? Une solution qui n'entraînerait aucune interprétation lâche de l'acte constitutif ni aucun changement dans le régime actuel ? Ainsi, par exemple, ne pouvons-nous pas dans la présente loi, sans affecter l'application de la loi des chemins de fer, qui n'a pas de rapport avec cette question, inclure quelque disposition en vertu de laquelle le solliciteur général peut poursuivre criminellement les parties à une combinaison devant les cours provinciales ? C'est-à-dire qu'au lieu de laisser à l'individu ou à la maison d'affaire la responsabilité et les frais d'instituer des procédures criminelles, tout en s'exposant à des dommages-intérêts, c'est le solliciteur général du Canada qui instituera ces poursuites.

M. W. F. MACLEAN : C'est tout ce que je demande.

M. BOURASSA : Est-ce contraire à l'esprit de la constitution ? Voici une loi fédérale sanctionnée dans le but de protéger le commerce. Le Gouvernement et le Parlement pensent qu'il est à propos d'adopter des mesures pour prévenir les combinaisons commerciales. Je crois qu'il y va de la dignité du Parlement de trouver les moyens les plus efficaces afin de mettre ces mesures en vigueur. Pour la même raison qui me prédispose contre l'institution par le gouvernement fédéral de lois qui restreindraient la juridiction des cours provinciales, je ne veux pas que le Parlement foule aux pieds sa dignité en attendant les appoints des gouvernements provinciaux pour l'exécution de ses lois. Plus que cela, je crois que nous avons tort de le faire, car il s'agit d'une question de commerce, et nous avons seuls le pouvoir de légiférer en matières de commerce d'intérêt général. Voici une question qui intéresse le Canada en général : la formation d'une combinaison commerciale composée d'une maison dans la province de Québec, de trois maisons dans la province d'Ontario et de trois maisons dans la province du Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas le commerce particulier à chaque province

qui est affecté, mais le commerce de tout le pays et le consommateur dans toutes les parties du pays, et le Parlement juge à propos d'adopter des mesures pour faire cesser cette combinaison. Je prétends qu'il n'y a pas suffisamment de solidarité entre les mesures rigoureuses prescrites dans le code criminel et les mesures plus indulgentes prévues dans la loi fédérale actuelle ; l'autorité du Gouvernement et du parlement fédéral n'est pas proportionnée aux besoins de la cause. Il me semble que le Gouvernement devrait avoir le droit d'instituer les poursuites criminelles et de prendre la responsabilité des frais, tout en évitant à la partie particulière l'ennui d'un procès en dommages-intérêts dans le cas où elle ne peut pas établir sa preuve. Je suppose simplement que le procureur général du Canada soit autorisé à intenter ces poursuites tout comme la partie particulière.

M. W. F. MACLEAN : Qu'il reçoive l'ordre d'intenter les poursuites.

M. BOURASSA : La loi pourrait être conçue dans ces termes, mais je ne voudrais pas proposer au Gouvernement du Canada de créer des tribunaux criminels dans le but d'agir dans la même capacité que le procureur provincial ; je proposerais tout simplement que le Gouvernement se charge d'émaner la poursuite devant une cour provinciale quelconque tout comme un simple particulier.

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce qui est prévu dans le code criminel.

M. BOURASSA : La disposition du code criminel est assez explicite, mais le procureur provincial, comme le premier ministre le sait, ne prendra pas de poursuite à moins qu'un particulier ait formulé une plainte, parce qu'il est exposé à une poursuite en dommages pour fausse arrestation s'il ne peut pas prouver ses allégués.

L'hon. M. BRODEUR : Non, pas du tout.

M. BOURASSA : Je crois savoir que dans tous les cas où une plainte a été portée en vertu du code criminel, le plaignant était virtuellement passible d'arrestation pour poursuite arbitraire.

Sir WILFRID LAURIER : Oh, non.

M. BOURASSA : C'est ce que nous voyons tous les jours.

M. E. M. MACDONALD : La partie qui dépose une plainte chez le procureur provincial en vertu de cette disposition du code criminel n'est-elle pas placée dans la même position que la partie qui dépose une plainte en vertu de toute autre disposition du code criminel?

M. BOURASSA : Au point de vue pratique, non.

M. MACDONALD : Au point de vue légal ?

M. BOURASSA : Je me place au point de vue pratique. A ce point de vue, quiconque porte une accusation spécifique contre une personne peut plus ou moins facilement obtenir des preuves, mais il s'agit dans ce cas-ci de porter une plainte contre une combinaison puissante, ayant des capitaux illimités à sa disposition ; règle générale, le particulier ou la maison d'affaire qui s'insurge contre la combinaison n'a pas, au point de vue pratique, le même avantage que cette dernière qui est toute-puissante et qui contrôle par ses prix les piétaillants, rendant ainsi presque impossible la recherche des preuves.

M. MACDONALD : Le code criminel décrète d'accusation criminelle quiconque conspire pour restreindre le commerce. Celui qui désire faire respecter cette loi dépose une plainte chez le procureur provincial et sur cette plainte le procureur provincial procède en loi. Quelle différence y a-t-il entre une plainte ordinaire contre des personnes accusées d'une conspiration illégale en vertu du code criminel et une conspiration qui constituerait une combinaison en vertu de la présente loi ?

M. BOURASSA : Voici la différence : premièrement, celle que j'ai fait remarquer et qui est si injuste pour le particulier, et le marchand qui sont opposés à la puissante combinaison, puis ensuite le fait que ce n'est pas l'intérêt de quelques particuliers seulement qui peut être en jeu. Nous sommes appelés à voter une loi dans l'intérêt général du commerce. La combinaison peut exister longtemps avant que le particulier en ait tellement souffert qu'il décide d'encourir la dépense et de prendre la responsabilité de lui intenter un procès criminel ; mais si nous jugeons à propos dans l'intérêt de la liberté du commerce de faire des lois pour prohiber et punir les combinaisons, nous devons au moins prescrire les moyens qui permettront au Gouvernement et au Parlement de payer pour l'application de la loi et d'en prendre la responsabilité. C'est tout ce que je demande. Je ne me targue pas de pouvoir conseiller au Gouvernement les moyens à adopter, mais il me semble que le Gouvernement et le Parlement doivent être assez puissants, sans avoir besoin de révolutionner notre régime constitutionnel, pour agir d'une manière pratique en ne permettant pas que l'exécution de nos lois dépende de l'initiative particulière.

M. R. L. BORDEN : Il y a certainement matière à étude dans les remarques au sujet de la nécessité d'imposer au solliciteur général le devoir de faire exécuter les lois qui affectent directement le gouvernement fédéral. Je constate aussi que la discussion qui se poursuit ne découle pas tout à fait de la question à l'étude. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) paraît croire qu'il faut nécessairement porter une plainte pour amener le Gouverneur en conseil à poursuivre.

M. BOURASSA : Non ; j'ai dit qu'il fallait une plainte pour assurer l'application des dispositions du code criminel.

M. R. L. BORDEN : Presque toutes les dispositions du code criminel sont sujettes à cette formalité. Quiconque porte une plainte de cette nature et ne peut la prouver n'est pas nécessairement passible de dommages.

M. BOURASSA : Pas nécessairement.

M. R. L. BORDEN : Il faut savoir s'il était de bonne foi et s'il y avait lieu de porter la plainte. L'article en discussion donne tout simplement le pouvoir au Gouverneur en conseil d'intervenir. Il est vrai que le Gouverneur en conseil peut se baser sur une plainte qu'il aura reçue, mais je ne crois pas que cette plainte puisse entraîner la responsabilité des personnes qui l'auront faite, à moins qu'elles n'aient agi délibérément dans le but de mentir et de nuire. Une disposition du code criminel décrète d'accusation criminelle quiconque conspire pour hausser inconsidérément les prix ; l'exécution de cette loi est laissée aux provinces et c'est le procureur provincial qui est plus particulièrement responsable.

L'objet de cette disposition est simplement de punir les coupables non pas d'apporter remède. Mais la disposition qui prévoit l'intervention du Gouverneur en conseil n'est pas faite pour punir—à moins que l'abolition ou la réduction des droits de douane soient considérées comme une peine —elle est destinée à apporter remède en créant la concurrence. Le premier paragraphe de l'article 11 dit que dès qu'il appert, d'après la preuve faite devant une cour supérieure, qu'une conspiration, combinaison ou entente quelconque existe en vue de promouvoir inconsidérément les intérêts des manufacturiers ou marchands au détriment des consommateurs, alors le Gouverneur en conseil peut prendre les mêmes moyens sans autre preuve que ceux qu'il était autorisé à prendre en vertu de la loi existante, d'après la sentence d'une commission nommée par lui. Il me semble que le premier paragraphe de l'article 11 est suffisamment large, trop peut-être, pour les raisons que j'ai données lors de la première discussion de cette question. J'ai autant à cœur que n'importe quel membre de la Chambre d'avoir des lois pour prévenir les conspirations de ce genre, mais j'ai à cœur que personne dans le pays ne soit mis en accusation ni condamné sans avoir eu au moins l'avantage de faire entendre sa défense. J'ai fait remarquer à l'honorable ministre des Finances qu'aux termes de ce paragraphe, il était à craindre que des personnes fussent frappées des rigueurs de la loi avant d'avoir été entendues, et je lui ai exprimé l'espoir qu'il serait peut-être à propos de modifier le paragraphe de façon à éviter cette anomalie. Néanmoins, l'exécution de cette loi incombera toujours au Gouverneur en conseil et le Gouvernement est responsable au Parlement des moyens qu'il adoptera pour sa mise en vigueur. C'est en quelque sorte une garantie contre l'oppression.

Au sujet de la mise en vigueur des lois fédérales, le premier ministre oublie que le devoir incombe chaque jour au ministère de la Justice de faire respecter des lois fédérales d'un caractère criminel ou quasi criminel. Ainsi le ministère de la Justice agissant pour et au nom du ministère des Douanes ou du ministère de l'Intérieur est en poursuite continuelle contre ceux qui enfreignent la loi douanière ou l'accise. La proposition de l'honorable député d'York-sud, qui mérite certainement qu'on la discute, veut que dans les affaires d'intérêt fédéral, il devrait y avoir une loi qui imposât au solliciteur général le devoir de faire respecter les lois fédérales.

Sir WILFRID LAURIER : Le point soulevé par l'honorable député d'York est que le Gouvernement ne possède pas les moyens présentement de faire respecter les lois fédérales. Je lui ai fait voir que nous possédons les moyens nécessaires. Je lui ai fait voir que lorsque le ministre de la Justice plaide devant les tribunaux, il représente son client qui est le gouvernement du Canada.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai maintenu qu'aux Etats-Unis la même loi statue et pourvoit à sa mise en vigueur et j'ai ajouté que nous devrions suivre cet exemple au Canada, que le solliciteur général devrait recevoir l'ordre comme le procureur général aux Etats-Unis, de faire respecter les lois fédérales. C'est ce que nous devrions faire même si nous devions créer des tribunaux spéciaux à cet effet, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire. Notre gouvernement est un gouvernement responsable sous plus d'un rapport. Le Gouvernement est collectivement responsable de l'exécution de la loi et chaque ministre est individuellement responsable du maintien des lois de son ministère. Si le ministre de la Justice n'est pas encore chargé du devoir de faire respecter les lois fédérales, il devrait y avoir une loi l'investissant de ce pouvoir. D'après le premier ministre, il existe certain moyen de faire respecter la loi, mais moi, je voudrais un moyen émanant directement du pouvoir fédéral.

Sir WILFRID LAURIER : Jusqu'ici nul parti ou gouvernement au Canada n'a suivi cette politique.

M. MACLEAN : Mais il y a maintenant un nouveau parti.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai pris soin de dire que "jusqu'ici" aucun parti politique n'avait adopté cette politique, mais aujourd'hui il y a un nouveau parti...

M. MACLEAN : Ce sera le premier article du programme du nouveau parti.

Sir WILFRID LAURIER : Ce sera peut-être la politique du nouveau parti de faire mettre en vigueur par le parlement fédéral les lois concernant le meurtre et le larcin, mais les vieux partis n'ont pas suivi cette ligne de conduite.

M. R. L. BORDEN : Je ne suis pas trop certain qu'un des vieux partis ne s'en soit servi quand il y a vu son compte. Ainsi, un des vieux partis a trouvé très commode d'intervenir dans certains procès d'élections au Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais ce que veut dire l'honorable député.

L'hon. M. FIELDING propose son amendement :

Que les mots " comme résultat des procédures devant un tribunal quelconque " soient retranchés et remplacés par les suivants: " Ou comme résultat d'un jugement de la cour Suprême, ou de la cour d'Echiquier du Canada ou de toute cour supérieure, cour de circuit, cour de district ou cour de comté du Canada ".

La motion est adoptée.

L'hon. M. FIELDING : L'article 2 pourvoit à la nomination d'un juge de la cour supérieure comme commissaire, et je propose de modifier cet article en insérant les mots " ou de la cour de comté ", afin qu'un juge de la cour de comté puisse être nommé.

M. BERGERON : Comment cette disposition peut-elle s'appliquer dans la province de Québec ?

L'honorable M. FIELDING : Elle ne s'applique pas à la province de Québec.

L'hon. M. BRODEUR : Les juges de la cour supérieure seuls auront le droit de siéger comme commissaires, dans la province de Québec.

M. BERGERON : L'amendement ne se rapporte pas ainsi à la province de Québec ?

L'hon. M. BRODEUR : Il ne s'applique qu'à Ontario et aux provinces où la cour de comté existe.

(L'amendement est adopté.)

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) aurait-il l'obligeance de tourner la page 5 et d'expliquer l'exception B du paragraphe 5 de la première résolution, " les marchandises sujettes au droit d'accise au Canada " ?

L'hon. M. FIELDING : Les droits sont beaucoup plus élevés que d'ordinaire quand il s'agit de marchandises sujettes au droit d'accise ; l'application de la disposition dite " dumping " à cette classe de marchandises constituerait un droit exorbitant. Règle générale il n'a pas été nécessaire d'appliquer cette disposition aux marchandises frappées d'un droit d'accise.

M. LOGAN : On me dit que les résolutions resteront devant le comité ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. LOGAN : J'ai donné avis il y a quelques semaines d'un amendement limitant l'application du tarif de faveur aux marchandises importées par voie des ports canadiens seulement, mais j'ai retardé la discussion jusqu'à aujourd'hui à la demande de certains députés. Une couple de mes collègues qui sont forcément absents aujourd'hui m'ont demandé un autre ajournement afin de leur permettre de prendre part à la discussion, c'est pourquoi je propose le renvoi de ma résolution à la semaine prochaine et je pourrai la discuter le premier jour consacré aux affaires du Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING : Les résolutions resteront devant le comité, de sorte que l'honorable député aura l'occasion d'entamer la discussion.

M. BOURASSA : Je n'ai pas encore entendu d'explications particulières sur les relations entre le nouveau tarif français et le tarif moyen projeté. Je crois savoir que le traité français prescrit qu'aucun avantage particulier que nous pourrons accorder à une nation étrangère quelconque ne viendra en vigueur à moins d'avoir été accordé également à la France. En même temps nous n'avons pas le droit d'exiger aucune compensation analogue pour cette nation.

Est-ce là une bonne interprétation de ce traité ?

L'hon. M. FIELDING : Je le crains. Aux termes du traité conclu avec la France, nous sommes obligés d'accorder à ce pays le traitement de la nation la plus favorisée ; mais s'il arrive que la France fasse des concessions à d'autres pays elle n'est tenue de faire les mêmes réductions en faveur du Canada que sur les articles en question.

M. BOURASSA : C'est bien l'interprétation que j'en fais. Aussi demanderai-je si le Gouvernement se propose de prendre des mesures en vue de faire modifier ce traité conclu avec la France, de telle sorte que nous ne soyons pas obligés de placer les importations à provenance de ce pays sous l'empire du tarif moyen, sans obtenir des réductions correspondantes, pour le cas ou nous ferions pareille concession en faveur de tout autre pays.

L'hon. M. FIELDING : Bien que nous n'ayons rien d'officiel à communiquer à la Chambre, le Gouvernement a fait des démarches dans ce sens, et si l'occasion est favorable nous renouvellerons ces démarches. Mais une fois qu'un tel traité a été conclu,—traité que nous considérons à certains égards trop à l'avantage de l'autre partie,—il n'est pas facile d'en obtenir la modification. Toutefois, nous nous occupons de l'affaire, et s'il se présente une occasion favorable nous allons nous efforcer d'obtenir des changements.

M. BOURASSA : Les circonstances sont plus favorables aujourd'hui qu'elles ne

l'étaient il y a douze ans, à la conclusion entre la France et le Canada, d'un traité qui, sans doute, ne serait pas entièrement à notre avantage et au détriment de l'autre nation,—car ce n'est pas dans cet esprit qu'il convient d'aborder la question,—mais traité qui nous assurerait un régime plus favorable que celui dont nous jouissons aujourd'hui. Je me réjouis donc de la réponse que m'a faite l'honorable ministre (M. Fielding), car lorsque l'on proposa l'application du tarif moyen, je jugeai que, de même qu'il était impossible d'établir le tarif préférentiel de 1897 sans abroger les traités conclus avec la Belgique et avec l'Allemagne, de même le tarif moyen ne serait d'aucune utilité, à moins que le traité conclu avec la France ne fût modifié au préalable.

L'hon. M. FIELDING : Précisément. Quant à la proposition relative aux remises de droits, il va nous falloir la réserver, car il est possible que la liste de ces remises de droits soit modifiée. Je demande donc que le paragraphe 9 de l'article 1 soit réservé. Nous allons maintenant faire l'examen des articles énumérés à la page 8. Je propose que ces articles soient considérés séparément.

(La proposition est adoptée.)

Sur la liste A ;

GROUPE 1.

Animaux, produits agricoles, poissons et denrées. Chevaux, bovidés, moutons, chèvres, ânes, porcs et chiens pour la reproduction, aux termes des règles prescrites par le Gouverneur en conseil ; tarif préférentiel anglais, en franchise ; tarif moyen, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Ce sont en réalité les mêmes articles que ceux du tarif qui a été en vigueur jusqu'ici. On y a ajouté le mot "ânes".

4. Chevaux de plus d'un an, évalués à $50, ou moins, par tête : $10, aux termes du tarif préférentiel anglais ; $12.50, aux termes du tarif moyen.

M. BENNETT : Se trouve-t-il dans le tarif douanier des Etats-Unis un droit sur les chevaux d'une valeur inférieure à $50 ?

L'hon. M. FIELDING : On y établit une valeur minima pour ces chevaux, mais on l'a fixé à un chiffre plus élevé que celui de notre tarif.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Quel droit exige-t-on actuellement sur les chevaux à provenance du Mexique ?

L'hon. M. FIELDING : Ils sont soumis au droit général.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : A combien s'élevait ce droit ? On a importé au Canada ces années dernières, nombre de chevaux inférieurs de l'Ouest, comme les bronchos. Quel droit y a-t-il à payer sur ces chevaux ?

L'hon. M. FIELDING : Le droit jusqu'à présent a été de 20 p. 100. Le droit établi dans le tarif des Etats-Unis s'applique aux chevaux et mulets évalués à $150 ou moins, $30 par tête de droit spécifique et 25 p. 100 *ad valorem* sur ceux évalués à plus de $50.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il dire comment on est arrivé à fixer cette somme de $10 ou de $12.50 par tête sur ces animaux à provenance des Etats-Unis ? Dans la province d'Ontario actuellement, on obtient de bons prix pour de gros animaux, mais, les chevaux légers ne se vendent pas aussi bien. Le fait est que l'Ontario souffre d'une pléthore de chevaux légers, du moins la partie de la province que j'habite. Il a été importé plusieurs wagons de bronchos, et les cultivateurs s'en plaignent beaucoup. Quel a été jusqu'ici le régime pour ces chevaux de race inférieure? Les a-t-on mis dans une classe à part?

L'hon. M. PATERSON : C'est ce qu'on a cherché à faire en fixant le chiffre. Vous ne constaterez guère aujourd'hui, je pense, qu'il s'importe de ces chevaux dans les provinces anciennement établies.

M. R. L. BORDEN : Cet article ne déclare pas que la valeur des chevaux sera fixée à tel ou tel prix.

L'hon. M. PATERSON : Mais il fixe un droit de $12.50, ce qui équivaut à 25 p. 100 sur un cheval estimé à $50. Il a été importé ici des bronchos à bas prix, et, les droits perçus sur ces importations ont été, en conséquence, assez faibles. Par exemple 20 p. 100 sur un cheval évalué à $20 ne donne que $4.

M. BENNETT : C'est à cela que je faisais allusion. Je ne saurais dire combien ces chevaux ont pu coûter à leurs propriétaires; mais aux enchères publiques, il s'en est trouvé très peu qui ont atteint le prix de $50. A mon avis, il faudrait soumettre les bronchos à un droit pratiquement prohibitif, et il ne paraît pas que ce droit soit prohibitif.

L'hon. M. PATERSON : Ce serait plus de cent pour cent sur les anciennes valeurs dont il a été question.

M. BENNETT : Je ne prétends pas que le droit établi par l'ancien tarif était ce qu'il devait être. Voici un aspect de la question qu'il faut également considérer. Nous nous efforçons, dans l'Ontario du moins, de nous former une classe de chevaux de qualité supérieure, car, par suite de la concurrence des tramways électriques, on trouve difficilement à vendre dans la province les chevaux communs. Or, l'introduction de ces chevaux médiocres, de ces bronchos, tend à faire dégénérer la race chevaline. Au lieu d'imposer un droit de $12.50 par tête, le tarif devrait être purement et simplement prohibitif. L'importation de ces bronchos est le résultat d'un engouement passager. Ils n'ont ni la taille ni la force suffisantes pour faire des chevaux de trait. Et il est à craindre que l'im-

portation sur divers points de notre pays de ces chevaux, expédiés par pleins wagons des états de l'Ouest, n'ait l'effet de déprécier nos chevaux légers. Le ministre voudra-t-il dire à la demande de qui on a fixé le droit à $12.50? Est-ce à la demande des cultivateurs ou à celle des marchands de chevaux?

L'hon. M. FIELDING : Ce droit de $12.50 par tête est l'équivalent d'un droit de 25 p. 100 sur un cheval évalué à $50, et représente plus que 25 p. 100 sur un cheval estimé à moins de $50, et c'est là la classe de chevaux qui est visée. Aux termes des modifications faites au tarif ces années dernières, il était absolument interdit d'importer des juments et étalons d'un type inférieur. Ainsi donc la fin que l'honorable député a en vue se trouve obtenue grâce aux dispositions du tarif considérées dans leur ensemble.

M. BERGERON : Quelles sont les dispositions de l'ancien tarif à cet égard ?

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif imposait un droit de 20 p. 100, c'est-à-dire qu'il était moins élevé que le tarif actuel quant aux chevaux de faible valeur. Il ne faut pas perdre de vue non plus que l'importation des chevaux de catégorie inférieure est interdite comme je l'ai fait observer.

M. OSLER : Je me réjouis d'entendre l'honorable ministre (M. Fielding) avouer que la protection est nécessaire au cultivateur. J'approuve entièrement cette disposition, si ce n'est qu'à mon sens elle ne va pas assez loin. Il y a quelques années,—je ne saurais dire si la pratique s'est continuée jusqu'aujourd'hui,—il fut importé à ma connaissance du Montana un troupeau de chevaux que l'on vendit moyennant de $5 à $20 par tête entre Fort-Macleod et Edmonton. Un droit spécifique même de $12.50 par tête ne pourrait être considéré comme étant très élevé pour des chevaux de cette catégorie. Les cultivateurs demandent qu'on les protège, et de fait on leur accorde plus de protection qu'aux fabricants. C'est ce que manifeste bien le présent article du tarif. Je vois que cette liste comprend également des droits protecteurs pour les viandes, le suif, les œufs, le fromage, le beurre, etc. Ce sont les cultivateurs, de toutes les classes de notre pays qui sont le mieux et le plus protégés. Je ne m'en plains pas ; j'approuve même l'idée. Nous n'en serions que mieux si les droits protecteurs étaient un peu plus élevés. Quant à ces chevaux inférieurs qui sont une menace pour notre race chevaline, ce serait rendre un service aux cultivateurs et au pays généralement que de les soumettre à un droit prohibitif.

M. A. MARTIN : Ne serait-il pas préférable de faire, sous cet article, entre le droit du tarif général et celui du tarif moyen, une distinction semblable à celle qui est faite sous l'article suivant ? Cet article suivant a trait aux " animaux vivants, n.a.p.", et les droits sont sous l'empire du tarif préférentiel, 15 p. 100, sous l'empire du tarif moyen 22 p. 100 et sous l'empire du tarif général, 25 p. 100. En ce qui regarde les chevaux, on pourrait édicter que les droits seraient, aux termes du tarif préférentiel, $10, aux termes du tarif moyen, $12.50 et aux termes du tarif général, $15. Si j'en juge par les observations qui ont été faites de part et d'autre, au sujet de l'importation de ces chevaux à bas prix des Etats-Unis, une telle mesure serait de nature à satisfaire tout le monde.

M. MILLER : L'honorable député de Torondo-ouest (M. Osler) préconise l'établissement de droits protecteurs sur les produits agricoles du Canada. Les journaux agricoles de notre pays sont de ceux qui se sont prononcés le plus fortement et le plus catégoriquement contre l'établissement d'un régime protecteur pour la classe agricole. A mon avis, on a établi ce droit sur les chevaux mentionnés dans l'article en question, non pas parce que notre classe agricole redoutait la concurrence des propriétaires de haras des Etats-Unis mais, comme l'a déclaré l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), parce que l'introduction de ces chevaux communs à provenance des Etats-Unis entravait et contrecarrait les efforts des cultivateurs adonnés à l'élevage des chevaux, à l'amélioration de notre race chevaline. Il y a aussi l'article établissant un droit sur les porcs à provenance des Etats-Unis. Le cultivateur, à ce qu'on me dit, est favorable à l'imposition d'un droit de cette nature ; non pas qu'il soit incapable de soutenir la concurrence des éleveurs de porcs des Etats-Unis ; mais parce qu'il était importé au Canada des porcs de la république voisine, et que la viande provenant de ces porcs était exportée comme produit canadien, au détriment de notre produit qui est bien supérieur à celui des Etats-Unis. Nos journaux agricoles ont fait observer que ce sont là les deux seuls articles à l'égard desquels le cultivateur canadien ait été ou puisse être protégé par le tarif.

M. HENDERSON : La réponse aux observations de l'honorable député (M. Millar) se trouve dans le tarif même. Naguère, le mouton et l'agneau étaient rangés sur la liste de 35 p. 100. Maintenant, le Gouvernement a jugé à propos, dans l'intérêt des cultivateurs, de soumettre le mouton et l'agneau à un droit de trois cents la livre, hausse très sensible, et qui fait voir que les deux articles qu'il a mentionnés ne sont pas les seuls à l'égard desquels les cultivateurs canadiens demandent d'être protégés. A mon avis, les cultivateurs canadiens sont partisans de la protection. Quoi qu'en dise le " Farmer's Sun " ou tout autre avocat de cette politique, on ne saurait engager les cultivateurs dans aucune circonscription électorale à élire un candidat qui se pronon-

cerait pour la suppression des droits sur les produits agricoles. Je félicite le Gouvernement d'avoir adopté le programme de ses prédécesseurs à cet égard. Il a droit à ces félicitations en dépit des protestations dont ses partisans ont fait précéder l'adoption de ce programme, et en dépit des protestations de l'honorable député de Grey, qui s'est efforcé de diminuer l'importance de la protection aux yeux des cultivateurs. Ceux-ci ont droit à cette protection ; elle est pour eux de la plus grande valeur. Il nous serait impossible de maintenir nos exportations de viande de porc sans le secours d'un droit douanier frappant ces produits à la frontière. Il n'est pas de porc qui se compose entièrement de bacon et de jambon ; il faut donc trouver un débouché pour les parties de l'animal qu'il n'est pas possible d'exporter.

Il importe d'exclure le porc des Etats-Unis ; autrement nous ne trouverions pas à écouler sur place les parties de nos porcs canadiens qu'il n'est pas possible d'exporter, car le marché local se trouverait inondé et nos exportateurs seraient obligés de fermer leurs établissements de salaison ou de payer aux cultivateurs des prix moins élevés. C'est parce qu'il a été établi un droit assez élevé sur les porcs de provenance étrangère, que le cultivateur canadien obtient de bons prix pour ses cochons. Je serais heureux si le droit actuel était porté à deux cents la livre; ce serait à l'avantage du cultivateur.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : C'est en la protection pour les cultivateurs canadiens que je repose ma confiance, peut-être plus qu'en aucune autre mesure. Mais certains d'entre les cultivateurs n'y croient pas, et je dégage ma responsabilité de la déclaration de principes consignée dans un document relatif au tarif qui m'a été transmis par le secrétaire d'une société de cultivateurs. Ce document est de la part de la Dominion Grange, de la société des cultivateurs de l'Ontario et de la société des producteurs de grains du Manitoba, et il se termine ainsi :

> Nous demandons en conséquence que, lors de la prochaine revision du tarif, tout élément de protection soit supprimé ; que le tarif ne soit établi qu'en vue d'assurer un revenu à l'Etat et que ce revenu soit basé sur l'emploi honnête et économique des fonds publics ; et pour montrer notre sincérité, nous nous déclarons très disposés, si le Gouvernement se conforme à notre désir, à approuver la suppression complète de tous les droits sur les produits agricoles importés au Canada.

Ce document est signé par J. G. Lethbridge, chef de la Dominion Grange, James McEwing, président de la société des cultivateurs de l'Ontario, D. W. McCuaig, président de la société des producteurs de grains du Manitoba et R. McKenzie, secrétaire trésorier de cette dernière société. Or, je prétends qu'en exprimant cette opinion ils ne sont pas les interprètes de la classe agricole du Canada et assurément pas de celle d'Ontario. Le cultivateur veut la protection ; toutes les fois qu'on lui présentera les choses sous leur vrai jour, il se prononcera en faveur de la protection. Les cultivateurs sont en grande majorité favorables à la protection. Aux Etats-Unis, les plus fermes appuis de la politique protectionniste, ce sont les cultivateurs de l'Ouest. La classe agricole du Canada, si je ne me trompe, ne partage pas l'opinion exprimée dans cette circulaire. On ne saurait affirmer davantage que le Gouvernement désire la suppression des droits sur les produits agricoles, car à maintes reprises, il a été déposé des mesures pour l'établissement de droits protecteurs sur les produits agricoles. C'est dans ce sens qu'a légiféré le ministre de l'Agriculture. Ainsi, en ce qui regarde l'importation des porcs en entrepôt, il a agi dans l'intérêt et suivant la demande du cultivateur.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Je prierai le ministre de nous dire s'il y a eu une réduction appréciable dans le nombre des animaux importés depuis que la valeur a été fixée à $50. Je crois que nombre de ces animaux, ont été importés à un chiffre estimatif très peu élevé. La société des éleveurs de chevaux du Nord-Ouest a demandé que le chiffre estimatif fut haussé, non seulement en raison du grand nombre de sujets médiocres qui étaient importés, mais aussi en raison du grand nombre de chevaux malades qui nous arrivaient et répandaient la contagion parmi les troupeaux du Nord-Ouest.

L'hon. M. PATERSON : Je ne suis pas en mesure de fournir à l'honorable député exactement les renseignements qu'il demande, pour l'excellente raison que les chevaux sont tous consignés comme valant $50. Mais j'ai la certitude morale que l'imposition de ce droit a eu l'effet de mettre fin dans une grande mesure, sinon complètement, à l'importation des chevaux de très bas prix.

M. WALSH : Le droit ne me paraît pas fixé à un chiffre assez élevé. Je suis d'avis, comme l'honorable député de Simcoe, qu'on ne devrait pas accepter d'estimation inférieure à $100. L'industrie chevaline du Canada a souffert de ce qu'on a permis l'importation de chevaux estimés à $50. Nous cherchons à établir la réputation de nos chevaux canadiens. Sans doute la plupart de ceux qui s'adonnent à l'élevage du cheval se garderont bien d'acheter de ces sujets médiocres ; mais quelques-uns en feront l'achat et ce sera au détriment du pays. A mon avis on devrait interdire absolument l'introduction de chevaux de cette catégorie.

L'hon. M. PATERSON : Sauf erreur, je crois que c'est la société des éleveurs de chevaux qui a proposé ce chiffre, ou un chiffre voisin. Elle a fixé la limite à $50; et il se peut que quelques-uns des membres l'aient fixé à $60.

M. ARMSTRONG : Le ministre des Douanes peut-il nous donner une idée du nombre

de chevaux estimés à $50 qui ont été importés depuis un an?

L'hon. M. PATERSON : Si le cheval vaut plus de $50, il paie un droit proportionnellement plus élevé.

M. HENDERSON : Combien de chevaux estimés à $50 ou moins ont-ils été importés au Canada, l'année dernière? Aucun, j'imagine; leur importation serait interdite absolument.

L'hon. M. FIELDING : L'importation d'une certaine classe de chevaux est interdite.

M. HENDERSON : Quelle classe ?

L'hon. M. PATERSON : Etalons et juments.

M. HENDERSON : Pourquoi cette disposition a-t-elle été supprimée?

L'hon. M. FIELDING : Elle n'a pas été supprimée. Elle ne figure pas sur la liste comme auparavant ; mais nous faisons certains changements dans la liste des importations interdites, et c'est une de celles que nous constatons avoir été omises. Nous nous proposons de maintenir cette interdiction.

5. Animaux, vivants, n.a.p., 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

M. BERGERON : Quelle différence y a-t-il avec l'ancien tarif?

L'hon. M. PATERSON : C'est une hausse de 5 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit sous l'empire du tarif général sera de 25 p. 100 tandis qu'il était de 20 p. 100 auparavant.

M. BERGERON : Il y a ici réduction des droits?

L'hon. M. FIELDING : Non, hausse des droits.

M. BERGERON : Et surcroît de protection.

L'hon. M. PATERSON. Oui, je suis heureux de voir qu'on se rend si bien compte de l'intérêt que nous portons à la classe des cultivateurs.

6. Porcs sur pied, la livre : 1 cent, 1¼ cent, 1½ cent.

L'hon. M. FIELDING : C'est à peu près le même régime que précédemment.

7. Viande, fraîche, n.a.p., la livre : 2 cents, 2½ cents, 3 cents.

M. BERGERON : Y a-t-il ici quelques changements?

L'hon. M. FIELDING : Les droits restent presque les mêmes, sauf l'abolition de la troisième colonne.

M. HENDERSON : C'est là une hausse sur le droit établi par le tarif préférentiel.

L'hon. M. FIELDING : Non, c'était les deux tiers de trois.

8. Conserves de viande, de volailles, et de gibier, extraits de viande et thé de bœuf, non traité, et soupes de toutes sortes ; 17½ p. 100, 25 p. 100, 27½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit général était précédemment de 25 p. 100, soit le droit moyen du tarif actuel.

M. BERGERON : Encore ici nous avons un surcroît de protection.

9. Volailles et gibier, n.a.p., 12½ p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

Mr. BERGERON: Quelle est la difference avec l'ancien tarif?

L'hon. M. FIELDING : C'est la même cnose.

10 Viandes, n.a.p., la livre : 1½ cent, 1¾ cent, 2 cents. Mais le poids du baril de lard pour les fins fiscales ne devra pas être de moins de 200 livres.

M. ARMSTRONG : Le droit de 2 cents ne constitue-t-il pas une légère augmentation?

L'hon. M. FIELDING : L'ancien droit était de 2 cents.

M. ARMSTRONG : N'a-t-on pas signalé au ministre l'opportunité d'imposer un droit de plus de 2 cents ? Je crois savoir qu'il est importé beaucoup de marchandises de cette catégorie, au détriment de la classe agricole.

L'hon. M. FIELDING : Le droit est le même qu'auparavant ; mais tandis que naguère le baril était admis en franchise, il est aujourd'hui soumis à un droit ; et on peut dire que dans cette mesure le droit est aujourd'hui un peu plus élevé.

M. BLAIN : Le ministre devrait faire part au comité d'une partie des renseignements que lui et ses collègues ont recueillis dans leurs conférences avec les cultivateurs.

Ce serait de nature à nous faciliter beaucoup l'intelligence du tarif en ce qui regarde les produits agricoles. Le ministre a déclaré d'une manière générale que les cultivateurs sont opposés à l'établissement de droits protecteurs. Pour ma part, je n'en crois rien. En ce qui regarde les cultivateurs de ma circonscription électorale, je suis en mesure de déclarer qu'ils sont partisans de la protection. En effet, je crois qu'il serait de leur intérêt que les droits sur certains articles actuellement à l'étude fussent relevés ; et comme le ministre et ses collègues ont été à même, si je ne me trompe, de se renseigner auprès des cultivateurs, le moment est très favorable pour qu'il fasse part au comité des témoignages qu'il a recueillis pour ou contre les dispositions insérées dans le présent tarif.

L'hon. M. FIELDING : Je ne saurais, je le crains fort, renseigner à cet égard

l'honorable député que d'une manière générale, et ces renseignements se trouvent déjà dans les observations dont j'ai accompagné l'exposé budgétaire. Si, d'une manière générale, la classe agricole est favorable à l'établissement de droits peu élevés, elle montre tout autant de souci de ses propres intérêts que la classe des fabricants. Tout désireuse qu'elle soit d'obtenir un tarif peu élevé sur les articles qu'elle doit se procurer au dehors, elle ne voudrait pas que les droits fussent abaissés sur les articles qu'elle produit. Nous avons trouvé des cultivateurs qui auraient été heureux de voir les droits relevés sur les articles qu'ils produisaient ; mais généralement parlant, ils étaient en faveur de droits peu élevés. Il est juste de dire que lorsqu'on nous a demandé d'abaisser les droits, on n'a pas généralement indiqué les articles qu'on produisait, mais plutôt les articles qu'on était obligé de se procurer au dehors. Je ne suis pas en mesure de fournir à l'honorable député, si ce n'est d'une manière générale, les renseignement qui ont été donnés à plusieurs reprises et sur nombre de sujets.

M. BLAIN : Au sujet de cet article, qui impose un droit de tant de cents la livre sur la viande de porc, l'honorable ministre voudra-t-il dire s'il s'est trouvé des cultivateurs dans quelque partie du Canada pour prier les ministres de supprimer ces droits ou de les abaisser. Comme l'ont déclaré l'honorable député de Halton (M. Henderson) et l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean), il se trouve dans notre province des journaux d'agriculture qui prétendent que les cultivateurs demandent l'abaissement du tarif. Nous aurions intérêt à savoir s'il s'est trouvé des cultivateurs dans quelque partie du Canada pour demander la suppression ou la réduction des droits sur les articles qu'ils produisent eux-mêmes. Il est important que nous sachions si ce sont les ministres, à la suite de leur enquête, qui sont le mieux renseignés, ou si c'est le journal en question, prétendu interprète de l'opinion agricole.

L'hon. M. FIELDING : Les renseignements obtenus des cultivateurs, comme ceux obtenus d'autres classes de la population, n'ont pas toujours été des plus concordants. Je l'ai déja dit, il s'est présenté à nous des cultivateurs qui auraient voulu obtenir le relèvement des droits, surtout en ce qui regardait les articles qu'ils désiraient eux-mêmes produire ; et d'autre part, lorsqu'ils en venaient à demander l'abaissement de droits qu'ils regardaient comme abusifs, ce n'était pas d'habitude à l'égard d'articles qu'ils produisaient eux-mêmes. Ils auraient voulu faire abaisser les droits sur les instruments aratoires ou autres articles qu'ils ne produisent pas et dont ils ont besoin. Parfois il nous est arrivé d'entendre un cultivateur qui n'envisageait la question qu'au point de vue de son intérêt particulier ; mais il nous est arrivé aussi de rencontrer des cultivateurs, ou le chef d'une délégation de cultivateurs, qui se déclaraient disposés à accepter la suppression des droits d'une manière générale. L'honorable député désire savoir si nous avons rencontré des cultivateurs qui auraient vu d'un bon œil l'abaissement des droits sur les porcs vivants ; je lui répondrai que non, si ce n'est que quelques-uns l'auraient agréé comme partie d'une mesure génrale pour la suppression des droits douaniers, comme je l'ai indiqué.

M. HENDERSON : Des cultivateurs auraient représenté au ministre que si l'on supprimait les droits sur divers articles manufacturés, ils verraient d'un bon œil la suppression des droits sur les produits agricoles. Le ministre n'a pas dû recevoir très souvent de confidences de cette nature. Je suis persuadé que, dans l'Ontario, au moins, cette manière de voir n'est aucunement répandue. La classe agricole de l'Ontario, dont je suis plus particulièrement l'interprète est d'avis qu'en établissant des droits pour la protection des filatures de laine, par exemple, c'est comme si on protégeait le cultivateur ; parce que, partout où s'établit des filatures, il se groupe un grand nombre d'ouvriers qui consomment les produits agricoles, et en protégeant les produits de la filature c'est comme si on protégeait tel ou tel produit agricole. Il serait de l'intérêt du cultivateur que l'on relevât les droits sur certaines de ces viandes et je serais heureux qu'on le fît. Qu'on me permette de citer un exemple. L'année dernière, nous avons importé 11,215,320 livres de viande de porc, en barils et en saumure. Pourquoi avoir importé cette quantité de viande de porc des Etats-Unis, quand nos cultivateurs produisent toute la quantité nécessaire sur place ? C'est là une grave erreur, à mon avis. Nous devrions faire en sorte de réserver le marché national pour les produits de notre classe agricole et ne pas laisser envahir nos marchés par la viande de porc à provenance de pays étrangers. La population des Etats-Unis, j'en suis persuadé, ne tolèrerait pas pareil état de choses. Elle s'applique jalousement à réserver son marché à ses propres producteurs mais voici 11,000,000 de livres de porc dont on a inondé notre marché, l'année dernière. Dans ces circonstances on est en droit de reprocher au Gouvernement sa négligence. D'autre part, il a été importé 3,378,860 livres de bœuf salé, en baril. Sûrement, les cultivateurs canadiens sont en mesure de produire le bœuf requis pour la consommation du pays. Ils en exportent même de très grandes quantités, et, dès lors, pourquoi permettre à des viandes médiocres de nous arriver des Etats-Unis, et de s'emparer du marché canadien, et plus particulièrement de cette partie du marché qui consomme ceux des produits animaux qui ne sont pas exportables. Le Gouvernement, j'en suis persuadé, aurait l'approbation des cultivateurs canadiens s'il relevait les droits sur les viandes de porc et de bœuf,

de la même manière qu'il a relevé les droits sur le mouton ; j'imagine qu'il avait de bonnes raisons de relever les droits sur la viande de mouton et de les porter de 1 cent ¼ à 3 cents la livre ; c'est que sans doute on lui avait fait des représentations ; et si on avait fait au Gorvernement des représentations semblables pour d'autres produits, il se serait rendu au désir de la classe agricole et aurait relevé les droits. Maintenant en ce qui regarde les opinions des cultivateurs, je me rappelle avoir lu le compte rendu de ce qui s'est passé lors de la visite que firent à Berlin les membres de la commission du tarif. Berlin est une ville prospère établie au centre d'une campagne florissante, et le ministre ne me contredira pas, je pense, si j'affirme que les cultivateurs de ce voisinage se sont déclarés prêts à fournir la matière première des industries urbaines, si le Gouvernement prenait le moyen de leur assurer ce marché. Telle était leur manière de voir: ils demandèrent au Gouvernement de leur assurer ce marché pour l'écoulement de leurs produits et qu'ils se chargeaient de la matière première requise. Or, c'est là la manière de voir d'un grand nombre de cultivateurs dans l'Ontario ; il n'a peut-être pas été donné à beaucoup d'entre eux de se présenter devant la commission et d'exprimer leurs vues aussi nettement que l'ont fait ceux du voisinage de Berlin ; mais c'est là, je pense, l'expression assez juste des vues de la classe agricole du Canada. La déclaration que l'honorable député d'York (M. Maclean) nous a lue n'exprime aucunement, à mon avis, l'opinion de notre classe agricole ; loin de là. Les signataires de cette déclarataion ne me paraîssent pas être les interprètes de l'opinion publique à cet égard. Combien de cultivateurs M. McEwing, président de la Farmer's Association, représentait-il ? J'ose dire qu'il n'en représente pas la moitié autant que moi, bien qu'il soit le président d'une société qu'il appelle la societé des Cultivateurs. C'est un peu comme l'histoire des trois tailleurs de la rue Tooley : M. McEwing, M. Drury et M. Smith se réunissent et déclarent : Nous, les cultivateurs du Canada sommes d'avis, etc. Or il n'y a peut-être pas mille cultivateurs dans tout le pays qui soient de leur avis. ,

Nous savons quelles représentations ils firent récemment au ministre ; et je me rappelle que le ministre des Finances leur opposa alors de superbes raisonnements de protectionniste, et les réfuta assez bien. Ne nous laissons pas tromper par ces sortes de déclarations qui sont faites plutôt dans un but politique que dans l'intérêt des cultivateurs . Laissons nous guider plutôt par ce que nous disent nos commettants quand nous les rencontrons chez eux. De 75 à 90 p. 100 des cultivateurs que j'ai l'honneur de représenter,—très probablement 90 p. 100,—sont favorables à la protection, et cela non seulement en ce qui regarde les denrées agricoles qu'ils produisent eux-mêmes, grains, viandes et fruits, mais en ce qui regarde les articles de fabrication. Car ils se disent : Ce sont des centres de fabrication qui seront le débouché de nos produits ; et nous alimenterons ce marché, si seulement on l'établit pour nous. Ne nous laissons donc pas aveugler par les opinions exprimées dans le document qu'on nous a lu ; car sans vouloir désobliger les signataires de ce document, je dirai qu'il n'est pas l'expression juste de la manière de voir de notre classe agricole. Je n'hésite pas à me prononcer en faveur de l'établissement d'un régime protecteur pour les produits de la ferme ; c'est ce qu'il nous faut ; nous avons dans notre pays même un débouché pour à peu près 80 p. 100 de nos denrées agricoles ; il ne nous en reste qu'à peu près 20 p. 100 à exporter ; aucun producteur ne songe à expédier en Europe un seul haril de farine, une seule livre de bœuf ou de fromage qu'il serait en mesure de vendre au pays ; il n'expédie que le surplus. Bien entendu, il nous faut exporter nos meilleurs produits, sans quoi nous ne trouverions pas à les écouler sur les marchés européens. Attachons-nous donc à développer notre marché national et à mettre les cultivateurs en mesure d'y écouler leurs produits dans les meilleures conditions, et je suis sûr que la classe agricole nous en aura de la reconnaissance, quel que soit le parti politique au pouvoir.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord): En ma qualité de représentant d'un comté agricole, et comme il se trouvait un de mes électeurs parmi les délégués auxquels l'honorable député de Halton (M. Henderson) a fait allusion, je crois devoir dire un mot ou deux. Je ne me figure pas, je me refuse même à croire que l'honorable député de Halton (M. Henderson) ait voulu donner à entendre que ces trois messieurs venus ici, savoir M. McEwing, président de la Farmers' Association, M. Drury et M. W. L. Smith, secrétaire de la société susdite, n'étaient pas les représentants dûment accrédités des diverses sociétés de cultivateurs de la province d'Ontario. Cette société, quoi qu'en puisse dire l'honorable député de Halton (M. Henderson) est influente, représente une grande partie de la classe agricole de la province, et a comme organe un journal important. On aurait mauvaise grâce de vouloir ravaler l'importance d'un tel corps comme a cherché à le faire ce soir l'honorable député de Halton (M. Henderson). Il importe de peser chacune des paroles prononcées par ces messieurs, car on ne saurait nier qu'ils sont le porte-voix d'un nombre très grand de cultivateurs de l'Ontario. Cette société existe de longue date. Elle se réunit tous les ans, et son organisation est très complète, si j'en juge par ce que j'en vois dans ma propre circonscription. Dans presque tous les townships, il existe une société de cultivateurs dûment constituée, et tous les ans, durant l'exposition de Toronto il se réunit dans cette dernière ville des représentants de toutes ces diverses sociétés pour l'élection du bureau

et l'expédition des affaires. Lors de la réunion de septembre dernier, M. McEwing fut réélu président ; M. Smith fut réélu secrétaire, et M. Drury leur fut adjoint comme membre de la délégation chargée de conférer avec les ministres il y a quelques semaines. Ils exposèrent leurs vues qui étaient également celles de cette société, et je ne sache pas qu'aucun membre de cette société ait répudié les déclarations faites aux ministres par la délégation. Ces opinions sont discutables ; personnellement nous pouvons ne pas partager entièrement leur avis ; il est même juste de dire qu'ils ne sont tombés d'accord que sur certains principes généraux, comme l'opportunité d'abaisser les droits et de mettre fin à l'octroi de la prime à l'acier. On y exprima l'avis qu'il ne faudrait pas maintenir au delà d'une certaine période l'octroi de ces primes. L'honorable député de Halton (M. Henderson) prétend-il que ce n'est pas là l'expression de vues de cette société, quoi qu'on en dise, l'exprerssion des vues d'une grande partie des cultivateurs d'Ontario. Ce n'est pas, sans doute, ce qu'il a voulu dire ; il ne saurait le dire sans se mettre en contradiction avec les faits.

M. HENDERSON : C'est très aimable de votre part de déclarer que je ne dis pas la vérité.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : L'honorable député reconnaîtra qu'une telle affirmation de sa part serait inexacte. Sans doute il n'a pas voulu dire que la Farmer's Association de l'Ontario, dont M. McEwing est le président et M. W. L. Smith, le secrétaire, ne comprend pas des milliers de cultivateurs de cette province ; je le répète, ce serait inexact de sa part de l'affirmer. Il est incontestable que cette société comprend des milliers de cultivateurs de la province d'Ontario. Ils formulent leur programme ; ils se réunissent annuellement durant l'exposition de Toronto; ils ont leurs représentants accrédités qui sont venus ici. Je ne prétends pas que cette société compte parmi ses membres tous les cultivateurs de l'Ontario ; mais en tout état de cause, ces messieurs en sont les représentants attitrés, et l'honorable député (M. Henderson) ne devrait pas chercher à les rabaisser, non plus que ceux qu'ils représentent. Pour ma part je prétends qu'en exprimant cette opinion ils ont exprimé celle d'une grande partie de la classe agricole de l'Ontario : ils ont reconnu que le Gouvernement s'était conformé à leur désir ; que le tarif était moins élevé qu'ils n'avaient prévu. L'honorable député (M. Henderson) affirme que les cultivateurs de l'Ontario sont tous partisans de la protection et demandent l'établissement de droits plus élevés. Ces représentants de la classe agricole ont affirmé le contraire ; ils ont exprimé le désir que les droits fussent moins élevés et qu'il y eût moins de protection.

M. BLAIN : Sur quels articles ont-ils demandé que les droits fussent abaissés ?

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Que l'honorable député consulte le "Sun" (hebdomadaire) ; il y trouvera la liste des articles dont parle cette députation.

M. BLAIN : Cette députation a-t-elle prié les ministres de supprimer ou de réduire les droits sur quelqu'un des articles que ses membres produisaient ?

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je ne discute pas les détails; l'honorable député trouvera à se renseigner plus complètement s'il consulte le "Sun". Les délégués ont déclaré que la classe dont ils étaient les représentants avait été l'objet de la part du Gouvernement d'un traitement meilleur qu'elle n'avait prévu ; ils ne s'attendaient pas à ce que les droits soient réduits; il leur semblait même assez probable que les droits seraient relevés en conséquence des menées de la société des fabricants. A cet égard ils étaient donc satisfaits ; mais il n'en était pas ainsi quant aux primes à l'acier. Ils demandèrent que le Gouvernement cessât d'accorder ces primes, ou du moins s'engageât formellement à ne plus en accorder une fois que la période actuellement fixée serait écoulée. Telles furent les représentations faites par ces délégués, et je songeais à M. McEwing et particulièrement à M. Drury, un de mes commettants, quand j'ai déclaré qu'ils étaient les représentants attitrés de la société de cultivateurs de la province d'Ontario, société qui comprend des milliers d'agriculteurs de cette province.

M. HENDERSON : L'honorable député (M. McCarthy) suivant son habitude a cherché à dénaturer mes paroles. Je le mets au défi de signaler un seul mot de ma part tendant à rabaisser la classe agricole du Canadu. Au contraire, je considère que les cultivateurs ont trop de bon sens pour se laisser égarer par les observations contenues dans le journal que l'honorable député vient de citer. Au lieu de rabaisser les cultivateurs canadiens, j'ai défendu leur cause. L'honorable député (M. McCarthy) affirme que cette société comprend des milliers de cultivateurs ; mais supposons qu'elle en comprenne deux ou trois mille, qu'est-ce en regard de la multitude de cultivateurs habitant le Canada. Je n'hésite pas à dire que je représente dans cette Chambre plus de cultivateurs que la société dont M. McEwing est le président. Après que le ministre de l'Agriculture eût reçu ces délégués, je lui demandai : Combien de cultivateurs pensez-vous que ces gens représentent? Il répondit : Je suis persuadé que vous en représentez un plus grand nombre qu'eux. Le ministre de l'Agriculture est dans le vrai ; quoi qu'il en soit, son témoignage vaut la peine d'être invoqué. La question des primes au fer et à l'acier n'est pas sur le tapis actuellement ; mais je profite de la circonstance pour déclarer que je ne suis pas entièrement en faveur de l'octroi de primes. J'ai préconisé l'octroi de primes à l'industrie du sucre de betterave, et je ne m'en dédis pas; je dirai pourquoi

en temps opportun. Mais je n'approuve pas l'octroi des fortes primes que l'on accorde aujourd'hui, et je définirai mon attitude lorsque la question sera débattue ici. Deux ou trois personnes peuvent bien se présenter ici au nom de la Farmer's Association, mais je ne les considère pas pour cela comme les représentants de la masse des cultivateurs canadiens.

Dans mon comté, il n'existe pas de rameau de l'association des cultivateurs ; en fait, je ne saurais dire où il en existe. C'est à bon droit que le ministre de l'Agriculture affirme que, à titre de député du comté de Halton, je représente un plus grand nombre de cultivateurs que cette association ne compte d'affiliés. Je prétends donc que mon opinion vaut bien celle de M. McEwing. Au demeurant, je ne cherche nullement à discréditer cette opinion, car c'est celle d'un homme intelligent. M. Drury est un jeune homme fort intelligent qui exprime son opinion personnelle d'une façon fort habile. Mais ni l'avis de M. Drury ni celui de M. McEwing ne saurait l'emporter sur l'opinion de la grande masse des citoyens de ce pays, bien que M. Drury soit un des commettants du député de Simcoe-nord. Je le demande à mon honorable collègue (M. McCarthy) : croit-il être l'interprète autorisé des électeurs de Simcoe-nord sur la question des chemins de fer et est-il parfaitement d'accord avec les cultivateurs de ce collège électoral sur cette question ? Peut-être vaudrait-il mieux qu'il allât se consulter avec les cultivateurs de ce comté, avant de se proclamer ici leur interprète sur la taxe des produits agricoles. Les cultivateurs de ce comté, je crois, ne verront pas d'un œil favorable que l'honorable député s'avise de prendre la parole ici pour s'opposer à la faible mesure de protection accordée par le Gouvernement actuel à la classe agricole de Simcoe-nord, dans l'espoir de lui réserver tout le marché canadien et d'en exclure les produits originaires des Etats-Unis. A mon avis, le Gouvernement est bien plus sage que ne l'est l'honorable député (M. McCarthy). Peut-être se convaincra-t-il, après mûre réflexion, qu'il y aurait gagné à garder le silence à cet égard.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Mon honorable collègue (M. Henderson) se convaincra, sans doute, après mûre réflexion, qu'il est plus en lieu de regretter ce qu'il a affirmé, au cours de ses premières observations, que je ne suis moi-même en lieu de regretter ce que j'ai dit, et il se convaincra aussi que, dans ses dernières observations, il n'a guère réussi à se faire pardonner ses premières observations. Quant à mon attitude vis-à-vis de mes commettants sur les questions de chemins de fer, c'est là une question qui a été mûrement débattue, au cours de la dernière campagne, et cependant comme l'honorable député le voit, je suis encore ici le représentant de ces électeurs. Pourvu que mes commettants soient contents, je n'ai pas à me soucier de ce que peut penser mon honorable collègue (M. Henderson).

M. MILLER : Il figure dans ce tableau un nombre considérable d'articles auxquels s'appliquera ce principe, et il vaut autant les discuter maintenant que plus tard. J'étais présent à la conférence des représentants de l'association des cultivateurs avec le ministre des Finances (M. Fielding), le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et le ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Je ne sache pas que, ni dans cette circonstance ni à aucune autre époque, les représentants de l'association des cultivateurs aient jamais demandé l'abaissement ou le relèvement des droits sur les produits agricoles. Ils ont semblé d'une parfaite indifférence sur la question de l'abaissement ou du relèvement de ces droits. Ils affirment que cela ne les intéresse pas le moins du monde. Les députés de Halton (M. Henderson), de York-sud (M. W. F. Maclean) et de Peel (M. Blain) prétendent représenter ici d'importants groupes de cultivateurs—ce qui est vrai sans doute—et ils se font les interprètes des cultivateurs d'Ontario. Le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) a clairement prouvé que les représentants de l'association des cultivateurs ont voix au chapitre et que leur opinion est digne de considération ; mais je tiendrais à citer une autre autorité, celle du " Farmers' Advocate ", un des principaux journaux dévoués à la cause de l'agriculture, publiés au Canada, qui jouit d'une grande circulation dans toutes les parties de la province d'Ontario et au Nord-Ouest. Dans son numéro du 1er novembre, la question même qui nous occupe y est discutée. Ecoutons ce que dit le rédacteur de ce journal :

> Nous repoussons avec toute l'énergie possible la suggestion fallicieuse voulant que les cultivateurs donnent leur adhésion à la démarche de ceux qui demandent une protection plus élevée, démarche qui de sa nature même ne saurait guère profiter aux cultivateurs et qu'on ne tente que dans l'unique but de permettre à nos amis les industriels de prétendre que c'est à bon droit qu'ils exigent le relèvement des droits sur leurs produits.

J'ai lu cet article paru le 1er novembre ainsi que tous ceux publiés dans les numéros subséquents de ce journal hebdomadaire et je n'y ai pas vu une seule lettre de la part des abonnés de cette feuille, protestant contre l'attitude du rédacteur ou exprimant une opinion différente de celle formulée par lui, quand il affirme que cette demande d'un relèvement de droits sur les produits agricoles n'est qu'une proposition fallacieuse, une brique d'or offerte aux cultivateurs par les industriels canadiens. Je prétends que le " Farmers' Advocate " est une autorité supérieure même à celle de notre éloquent collègue, le député de Halton (M. Henderson).

M. KEMP : Le débat a surgi sur la question de savoir s'il existe parmi les cultiva-

teurs quelques partisans de l'abolition des droits sur les produits agricoles figurant dans le tableau. J'étais présent lorsqu'un certain nombre de cultivateurs parurent devant la commission du tarif et que M. McEwing, en leur nom, demanda l'abolition des droits sur les produits agricoles. Mais je m'accorde à dire avec le député de Halton (M. Henderson) qu'il ne représente pas vraiment la classe agricole du pays celui qui affirme que les cultivateurs sont partisans de l'abolition des droits imposés sur les produits agricoles et leur admission en franchise douanière.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas que M. McEwing ait affirmé pareille chose. Il s'est contenté de dire que la chose pourrait se faire, sous certaines conditions.

M. KEMP : Relisons donc ensemble les observations de M. McEwing ; il 'agit ici de la première séance tenue par la commission du tarif, à Toronto même, et ce dont je vais donner lecture est emprunté du compte rendu publié par le " Globe " de cette dernière ville, en date du 14 novembre. Je vais détacher de ce compte rendu quelques passages, afin que le ministre reste bien convaincu que c'est à bon droit que j'ai fait pareille affirmation. En réponse à M. McEwing, qui est président de l'association des cultivateurs d'Ontario, le ministre des Finances (M. Fielding) dit :

Vous avez prétendu que, sauf en ce qui concerne la culture maraîchère, l'agriculteur ne retire réellement aucun avantage sérieux du régime fiscal actuel. Serait-il possible d'abolir les droits, sans causer de préjudice aux intérêts agricoles ?

A mon avis, ce serait là virtuellement, le résultat, dit M. McEwing.

M. Fielding appela l'attention sur l'article du tarif relatif aux produits du porc sur lesquels il existe un droit de deux centins la livre, taxe qui a été l'objet de vives réclamations de la part des marchands de bois qui l'envisagent comme une taxe onéreuse. Que pense l'association de cette taxe ?

M. McEwing est d'avis que la chose n'intéresse guère les cultivateurs, vu qu'ils produisent une autre catégorie de porcs, dont les produits se transforment en jambons et en lard fumé.

Puis sir Richard Cartwright dit :

En ce qui concerne la grande masse des cultivateurs, demande sir Richard Cartwright, un tarif portant sur les produits agricoles est donc sans valeur aucune pour vous—il existe quelques exceptions pour les cultivateurs habitant à proximité de la frontière où ce tarif peut avoir quelque valeur--mais pour la grande masse des cultivateurs, il en est bien ainsi ?

Je pense que vous avez parfaitement élucidé la situation, répond M. McEwing.

Je ne saurais me ranger à l'avis du député de Halton (M. Henderson), qui prétend que M. McEwing a représenté les cultivateurs canadiens. Nos collègues qui représentent ici des collèges électoraux ruraux ont tout autant qualité pour se prononcer à cet égard que ceux qui ont représenté les cultivateurs devant la commission du tarif, et je mets au défi tout député de déclarer ici, séance tenante, qu'il approuve les opinions exprimées par M. McEwing au sujet des droits imposés sur les produits agricoles.

M. SMITH (Wentworth) : Je tiens à déclarer que je me range entièrement à l'avis exprimé par le député de Halton (M. enderson). Je m'accorde à dire avec lui que ceux qui ont rendu témoignage devant la commission du tarif et ces journaux qui se posent en organes des cultivateurs ne sont nullement les interprètes des sentiments de la collectivité de nos populations agricoles. Je n'ai pas mission ici de me faire l'organe des autres provinces, mais je suis certainement l'interprète des populations de mon propre comté et des collèges électoraux limitrophes de celui que je représente. Si puissante que peut être l'association des cultivateurs dans certains milieux, elles ne jouit pas de la même influence dans le comté de Wentworth. A une certaine époque, il y existait, je crois, deux sociétés affiliées à la société centrale, mais ces succursales sont, pour ainsi dire, passées de vie à trépas, désorganisées, et il en est ainsi, si je ne me trompe, pour toute la province d'Ontario. Cela tient, dans une large mesure, à ce que quelques têtes dirigeantes de cette association semblent lui donner une orientation politique, et ces messieurs cherchent encore actuellement à exploiter les cultivateurs d'Ontario au bénéfice du parti politique dont ils sont adhérents.

M. MILLER : De quel parti s'agit-il donc ?

M. SMITH (Wentworth) : Tout le monde sait de quel parti se réclament le secrétaire de l'association des cultivateurs, M. W. L. Smith, ainsi que M. McEwing et M. Drury.

L'hon. M. FIELDING : A quel parti appartiennent-ils donc ?

M. SMITH (Wentworth): Au parti libéral. M. W. L. Smith pose aujourd'hui en indépendant, et il l'est peut-être, mais il a été adhérent du parti libéral. Il publie maintenant un journal indépendant, et naturellement il laisse chômer la politique, pour le moment. Voilà, je crois, un exposé loyal de la situation de l'association des cultivateurs dans nombre de comtés. Dans mon propre collège électoral, il y a deux ou trois hommes qui se posent en représentants de cette société, mais, si je ne me trompe, au cours de l'année, il ne s'est pas tenu une seule réunion. Cependant, on les voit figurer dans chaque démonstration publique, à titre de représentants des cultivateurs de Wentworth. Un de ces messieurs, je crois, s'est présenté devant la commisison du tarif, à Hamilton, et s'y est fait l'interprète de sentiments comme ceux exprimés par M. McEwing, à Toronto.

Si on faisait abstraction de toute politique de parti, il n'est pas un seul candidat qui pourrait, aujourd'hui recueilir 200 suffrages dans le comté de Wentworth, s'il se déclarait partisan de l'importation en franchise des produits agricoles, s'il prêchait le libre-échange ou le système de la douane fiscale, bref, s'il ne se proclamait partisan du protectionnisme qui favorise le développement d'Hamilton et des autres villes du comté de Wentworth. Il y a quelques années, les cultivateurs de Wentworth obtenaient des prix peu rémunérateurs pour les articles qu'ils vendaient sur le marché d'Hamilton. Or, aujourd'hui, tous leurs produits placés sur ce marché se vendent à des prix fort rémunérateurs et la cause s'explique parfaitement. La population s'est augmentée de 10,000 âmes, grâce à l'établissement d'importantes industries, résultat de la politique nationale. D'après ce que j'ai pu constater, les cultivateurs de Wentworth sont protectionnistes à tous crins et on chercherait en vain à leur inculquer une autre doctrine économique. Aux élections de 1896, on réussit, dans une large mesure, à maintenir la discipline dans les rangs du parti libéral, parce qu'on promit secrètement aux électeurs que l'on ne toucherait pas au système protectionniste. Le candidat libéral aurait été battu, au cours de cette lutte, par au moins 500 votes, si les libéraux n'eussent été convaincus que l'on respecterait le système protecteur. On m'objectera peut-être que les cultivateurs de Wentworth se livrent, dans une large mesure, à la culture maraîchère et à la production des fruits et qu'à cet égard, on ne saurait les assimiler à la masse des cultivateurs ; mais il n'en est pas ainsi.

Les avantages résultant de l'accroissement de la population se font sentir dans plus d'un comté. Dans presque tous les comtés d'Ontario, on constate l'existence du même sentiment. J'ignore ce que peuvent penser à cet égard les cultivateurs des parties reculées du pays, mais je sais que dans le comté de Wentworth, les cultivateurs sont partisans du protectionnisme. M. McEwing et M. Smith peuvent bien poser en représentants de la classe agricole, mais en réalité ils n'expriment que leurs propres opinions. Il est bien facile à un groupe de personnes de se réunir, et à titre de déléguées d'une association quelconque, de formuler certains vœux, qu'on transmet au Gouvernement et au Parlement, comme l'expression des opinions professées par ceux qui se livrent à la grande industrie agricole. C'est à bon droit que le député de Halton (M. Henderson)—et cela s'appliquerait également à nombre d'autres députés—affirme qu'il est l'interprète des vœux d'une bien plus forte population agricole que celle représentée par ces messieurs qui ont adopté certaines résolutions et se sont rendus ici, auprès de la commission du tarif.

M. BENNETT : Je représente un comté qui est, en grande partie, rural, et je tiens à déclarer ici qu'à mon avis les cultivateurs de la province d'Ontario et surtout ceux de Simcoe-est désirent sincèrement la protection de tous les produits agricoles. Ils tiennent tout spécialement au maintien des droits protecteurs sur la viande de porc. C'est là ce qui explique comment une partie des cultivateurs du comté de Simcoe-est trouvent un excellent marché pour la vente de ces produits parmi les acheteurs de Collingwood, ville qui se trouve dans le comté représenté par le député de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy), et où il existe un établissement de salaison très important et fort prospère. J'étais en lieu de croire qu'en présence de la statistique consignée dans les relevés du commerce, l'honorable député se serait constitué le champion de la classe agricole, en s'opposant énergiquement à l'importation, autant que la chose est possible, au Canada, de viandes de porc des Etats-Unis.

Mais, si je ne me trompe, l'honorable député se contente de demander le maintien du tarif actuel. Si je consulte la statistique, je constate que l'année dernière, il a été importé au Canada, de divers pays, $775,876 valant de lard fumé, jambons, épaules et côtés, la masse de ces produits venant des Etats-Unis. Nos importations de viandes de porc saumuré, en barils, se sont élevées à $785,905. En outre, il a été importé des Etats-Unis pour une valeur de $7,233 de porcs sur pied. Ainsi nos importations totales de porcs et de viandes de porc se sont élevées à $1,569,014. Les cultivateurs de Simcoe-est, et en fait, de tout le comté de Simcoe, est, nord et sud, sont vivement intéressés à cette industrie de la production des viandes à Collingwood. Il vient de Collingwood vers tous les points du comté de Simcoe-est des acheteurs à la recherche de porcs et qui achètent tout ce qu'il est possible de se procurer. Par conséquent, les prix ont haussé d'une façon fort sensible dans cette partie du comté et je ne crois pas me tromper en affirmant qu'il n'est pas un seul cultivateur, de Simcoe-est ou nord qui ne verrait d'un bon œil le Gouvernement frapper de droits presque prohibitifs non seulement l'importation des porcs sur pied, mais encore celle de tous les produits du porc. Que l'honorable député s'autorise, à son gré, de l'opinion de M. Drury, libre à lui de le faire. Je n'ai rien à dire contre ce monsieur. Il habite le comté de Simcoe-nord, dans le township d'Oro. Il a eu l'insigne bonheur d'hériter d'une magnifique exploitation agricole de son père, cultivateur fort riche. C'est un politicien, et que mon honorable collègue (M. McCarthy) y fasse attention, car M. Drury a l'intention de briguer les suffrages populaires. Voilà sans doute pourquoi l'honorable député lui prodigue les éloges. Mon honorable collègue sait que lui-même n'est guère populaire auprès des cultivateurs. Le township de Nottawasaga, qui d'ordinaire lui donnait une forte pluralité de suffrages, s'est prononcé en sens contraire, à la dernière élection.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Quel est le chiffre de cette majorité ?

M. BENNETT : Il était assez élevé pour inspirer des craintes sérieuses à mon honorable collègue, jusqu'au reçu des derniers résultats des bureaux de vote. Le township de Sunnidale s'est prononcé, à une forte pluralité, contre lui. Celui de Vespora, pour la première fois au cours de son existence politique, a repoussé le candidat libéral. Le township de Floss lui a également été hostile. Où donc l'honorable député a-t-il trouvé matière à consolation, dans ses déboires ? Dans la ville de Collingwood. Pourquoi ? A cause de l'énorme prime accordée à l'industrie de la construction maritime de Collingwood. Tout en lui assurant nombre de suffrages à Collingwood, cette prime lui a causé une perte sensible de votes parmi les cultivateurs, au point que sa pluralité précédente de 500 voix s'est vue réduite à 40. Je n'en dirai pas davantage et si j'ai touché cette question, c'est que l'honorable député a paru s'enorgueillir du fait qu'il siège ici aujourd'hui, tandis que son adversaire a mordu la poussière ; il le sait parfaitement, sans cette prime de $300,000 accordée à l'industrie de la construction maritime, il ne serait pas ici, ce soir ; ce ne sont pas les cultivateurs qui lui ont confié ce mandat. Mais, parlant sérieusement, je tiens à déclarer que les cultivateurs désirent une plus large mesure de protection que le Gouvernement ne leur en accorde. Quelle protection ce tarif, élaboré par le Gouvernement, assure-t-il aux cultivateurs ?

Intéressé que j'étais à constater la véritable situation créée à la classe agricole par le tarif à l'étude, j'ai pris la peine d'examiner attentivement les tableaux, article par article. J'ai ici une liste des articles portés sur la liste des articles admis en franchise, au bénéfice des cultivateurs, et j'en veux donner lecture à la Chambre, pour son édification, et celle des députés qui voudraient plus tard utiliser cette liste. On demande aux cultivateurs de faire éclater leur joie et leur reconnaissance de ce que le Gouvernement, si dévoué aux intérêts de la classe agricole, a admis en franchise douanière les articles que voici :

Chèvres, faisans, cailles, abeilles, boyaux pour la fabrication des saucisses, blanc de champignon, graines de carvi, tortues, sangsues, glace, eau minérale, papier pour bourres à fusil, ginseng, jalap, ipecacuana, squille, sangdragon, celluloïd, palets, égrisée, queues non préparées, plumes d'oie, sabots, maïs et douves.

Il est possible que j'aie oublié quelque chose ; mais, le ministre des Douanes (M. Paterson) voudra bien y suppléer. Voici un tarif élaboré au bénéfice des populations agricoles du Canada. Comme les cultivateurs vont jubiler d'apprendre qu'on peut importer la glace au pays, en franchise douanière ? Cela s'applique également aux autres articles que je viens d'énumérer. En fait, voilà déjà longtemps que le Gouvernement se joue des cultivateurs canadiens. Ces messieurs ont parcouru tout le pays, comme en font foi et le compte rendu des débats et les autres comptes rendus de leurs discours, en déclarant que, dès leur avènement au pouvoir, ils s'empresseraient de dégrever le fer, ainsi que les machines agricoles. Lorsque le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) parcourut l'Ouest canadien, dans chaque édifice où il porta la parole, on voyait flotter des banderoles portant l'inscription : " Dégrèvement des machines agricoles ". Tel était le cri qui retentissait partout et il reconnut que cela faisait partie de son programme. Or, où en sont ces messieurs, aujourd'hui ? Ils font briller aux yeux des cultivateurs l'abaissement de la taxe des moissonneuses à 17½ p. 100. Les deux gentlemen qui représentent dans la Chambre haute la société Massey-Harris et la compagnie Frost & Wood ne tolèrent qu'une réduction de 2½ p. 100. Jamais encore, au Canada, gouvernement n'a été assiégé, comme celui-ci d'autant de demandes de la part des manufacturiers ; et jamais gouvernement n'est devenu aussi facilement la proie de ces industriels. Il existe un article de la loi qui statue que lorsqu'il surgit quelque différend, les litigants peuvent être cités devant un comité du Gouvernement qui videra la question. Le député de York-sud (M. W. F. Maclean) a fait allusion à l'affaire des producteurs de pétrole. Il était de notoriété publique que les consommateurs étaient pressurés, broyés, comme entre deux meules de moulin, par la " Standard Oil Company " et la société Gall-Schneider. Lorsque l'affaire vint devant un comité du Gouvernement, l'intérêt d'une des parties était représenté par le ministre actuel de la Marine (M. Brodeur), à titre de conseil. Il occupa pour la compagnie Gall-Schneider. Il ne saurait nier le fait.

L'hon. M. BRODEUR : Et que voulais-je obtenir ?

M. BENNETT : Il s'agit du différend qui avait surgi entre la société Gall-Schneider et la "Standard Oil Company."

L'hon. M. BRODEUR : En réalité, j'ai fait acte de présence devant le comité, pour demander que les compagnies de chemins de fer, qui avaient passé des contrats avec la " Standard Oil Company " fussent obligées d'annuler ces marchés. Je suis bien aise d'ajouter que le Gouvernement accéda à notre demande et empêcha la coalition.

M. BENNETT : Je tiendrais à consulter à cet égard les documents et si le ministre veut bien m'indiquer la date, je feuilleterai les comptes rendus des journaux de l'époque. Je sais, toutefois, qu'il surgit alors un différend entre ces deux compagnies et si je ne me trompe, il s'agissait plutôt d'un prétendu empiètement sur les droits d'une compagnie, de la part de l'autre compagnie, et cela au détriment du public en général. Mais lorsque l'une de ces deux puissances so-

ciétés vit que la situation s'aggravait, elle s'aboucha avec l'honorable ministre (M. Brodeur), qui, à cette époque, ne détenait pas encore de portefeuille : elle l'engagea à titre de conseil et il vient d'affirmer qu'il gagna sa cause. Peut-être avait-il tant d'influence auprès du Gouvernement—il était alors, je crois, président de la Chambre—qu'il réussit à faire triompher la cause de ses clients. Et s'il existe aujourd'hui un article de la loi fiscale qui soit jugé inapplicable, cela tient à ce que de puissants amis du Gouvernement font jouer leur influence victorieusement, et cela au détriment de l'intérêt public. Quoi qu'il en soit, me faisant ici le champion des cultivateurs de Simcoe-est et des autres comtés d'Ontario et de tout le Dominion, j'affirme qu'il y va de leur intérêt de relever la taxe sur les produits du porc, de façon à ce qu'il ne s'importe plus au pays de si énormes quantités dont la valeur annuelle atteint le chiffre d'un million et demi de dollars.

L'hon. M. FIELDING : Certains députés de la gauche sont venus rendre en notre faveur des témoignages fort précieux et dont il importe de tenir compte. Citons d'abord le député de Halton (M. Henderson) qui déclare catégoriquement que, sous le régime fiscal actuel, les cultivateurs sont ceux qui jouissent de la protection la plus élevée. Nous sommes bien aises qu'on nous donne l'assurance que les cultivateurs sont si bien partagés. En outre le député de Simcoe vient de nous assurer que le tarif tourne au bénéfice des industriels, que nul gouvernement n'a tant fait en faveur de ces derniers et n'a capitulé avec autant de facilité devant leurs demandes.

M. BENNETT : Je tiens à donner un éclaircissement ici, si le ministre me le permet. Ce que je veux dire, c'est que, dans certains quartiers, les amis politiques du Gouvernement s'emploient à lui faire des propositions favorables aux industriels.

L'hon. M. FIELDING : Et sans doute, l'honorable député croit que ces amis politiques sont légion, au pays. Ainsi, voilà l'heureuse situation qui nous est faite : d'un côté, le fabricant est au comble de ses vœux; car, ayant de l'influence auprès du Gouvernement il peut faire arranger les choses à son gré. De son côté, le cultivateur est également content : lui aussi, il a de l'influence auprès du Gouvernement, et ainsi tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles. Pour en venir au droit sur les produits du porc, je dois dire que le Gouvernement cherche à atteindre un juste milieu. Ainsi, aux yeux des marchands de bois surtout, cette taxe du porc semble un assez lourd fardeau ; or, en différentes occasions—non pas récemment, car nous avons déjà déclaré que nous n'entendons pas céder à ces demandes—on nous a sollicités d'abaisser le chiffre de ce droit, au bénéfice de l'industrie forestière, qui est fort importante. Or, la Chambre en conviendra, si nous avions proposé de relever le droit sur cet article, les marchands de bois, convaincus qu'ils sont que le tarif ne leur est guère favorable, se seraient estimés injustement lésés. Nous avons cherché à éviter les extrêmes. L'honorable député nous a cité un autre article : le droit sur le lard fumé et le jambon.

D'après la statistique qu'il a citée, nos importations de lard fumé et de jambon auraient atteint le chiffre de $100,000 ; mais il a oublié de nous dire que nos exportations de ces articles se sont élevées à $12,000,000. Une industrie qui soutient si bien la concurrence, avouons-le, est en assez heureuse situation.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Je représente un comté agricole et je puis bien affirmer sans crainte que je connais la pensée des cultivateurs de mon collège électoral. La population de mon comté est presque aussi considérable que celle du comté de Halton et je ne sache point qu'il existe dans Renfrew-sud un seul cultivateur qui puisse bénéficier, dans la moindre mesure, d'une taxe quelconque que le Gouvernement actuel ou tout autre gouvernement pourrait imposer sur les produits agricoles. Qu'on impose des droits ou qu'on les abolisse, c'est là une chose qui laisse ces cultivateurs parfaitement indifférents.

M. BLAIN : L'honorable député voterait-il l'adoption d'une proposition tendant à dégrever de 2 cents la livre les viandes de porc ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : S'il y avait lieu de le faire, je voterais, séance tenante, le rejet de toute taxe sur le porc ou tout autre produit agricole. Nos amis, les conservateurs cherchent, je crois, à jeter de la poudre aux yeux des cultivateurs, en demandant le relèvement des droits de douane. Je tiens à ce qu'il soit bien compris que nos cultivateurs sont des gens éclairés et parfaitement renseignés et que ces prétendus politiciens n'ont rien à leur apprendre. Comment peuvent-ils donc croire qu'en grevant le lard fumé d'un droit de douane, ils réussiront à en faire hausser le prix ? Nous exportons presque tout notre lard fumé, et le prix que nous en obtenons est celui qui a cours en Angleterre. La même observation s'applique au fromage, au beurre, et on ne saurait prétendre à bon droit que le relèvement du droit puisse influer sur le prix de ces articles.

Pour en revenir à l'article en question, le porc que nous produisons ici entre dans la fabrication du lard fumé, et je ne tiens nullement à ce qu'on produise ici ce genre de viandes de porc qui se produit aux Etats-Unis, j'entends cette grossière viande de porc pour équipage. Nous ne tenons nullement à ce que nos cultivateurs se livrent à la production de cet article, et du reste ils n'y tiennent pas eux-mêmes. Que les cultivateurs des Etats-Unis produisent ce porc de qualité inférieure, soit : quant à nous, pro-

duisons et fabriquons le bacon qui est de meilleur rapport, au moins dans notre contrée. Je veux qu'il soit bien compris que les cultivateurs de mon comté sont carrément hostiles au relèvement des droits sur tout ce qui est utilisé par nos populations rurales. En outre, ils sont parfaitement décidés de voter, en temps et lieu, en faveur d'une plus large mesure de libre-échange.

M. BARR : Chose singulière, les députés ministériels ne manquent jamais l'occasion de se prononcer contre l'imposition de la taxe douanière, et cependant, ils prêtent volontiers leur appui au Gouvernement qui, en remaniant le tarif, relève les droits sur tous les produits agricoles. Ces messieurs prétendent honorer de leur confiance les associations de cultivateurs, et lorsqu'une députation d'agriculteurs s'est rendue auprès du Gouvernement, qu'a-t-on vu ? Le Gouvernement a fait la sourde oreille à leurs prières et il n'a pas voulu apporter la moindre modification au tarif, en réponse à leurs prières. Pourquoi cela ? Ah ! c'est que, tout en prétendant que cette association impose ses volontés au Gouvernement, les ministres savent parfaitement que ce n'est pas un corps politique, mais bien une institution créée dans le but de prêter main-forte au Gouvernement. Quant aux journaux qui se posent en organes des cultivateurs, il n'y a pas lieu d'ajouter créance à leurs prétentions.

Les cultivateurs sont parfaitement en mesure de veiller à leurs propres intérêts, et c'est ce qu'ils font aux bureaux de vote. Je ne crains pas de l'affirmer, il n'est pas un seul comté rural de l'Ontario qui confierait son mandat électoral à un partisan du libre-échange. Dans l'Ouest, il existe bien une tendance plus prononcée vers le libre-échange ; mais c'est probablement la seule partie du pays où cette doctrine ait recruté des partisans.

En pareilles circonstances, le Gouvernement, à notre avis, a fait acte de sagesse en ne se rangeant pas à l'avis de ses amis. On a déclaré ici, ce soir, que le Gouvernement serait prêt à adopter le libre-échange pour les produits agricoles. Il n'y a pas de classe de la population qui se prononce plus énergiquement que les agriculteurs en faveur de la protection de leurs produits. Il n'y a pas de groupe de la population qui bénéfice davantage du régime protectionniste, inauguré par les honorables députés qui siègent maintenant à votre gauche, monsieur le président, et qui combattent directement le Gouvernement actuel et ses partisans qui, jadis, déclaraient qu'à leur avènement au pouvoir, ils donneraient le coup de grâce au protectionnisme et le fouleraient aux pieds. Ils se sont départis de ce programme et pourquoi ? D'abord, c'est qu'ils avaient promis aux industriels qu'à leur avènement au pouvoir, il ne s'effectuerait pas de changement radical ; qu'ils pouvaient calmer leurs craintes, et qu'ils seraient en toute sécurité, sous le nouveau régime. Voilà ce qui a été démontré avec surabondance de preuves. Nous venons de prouver la chose de nouveau. Sans doute les députations qui se sont rendues auprès du Gouvernement ont flatté les ministres, en les remerciant des faveurs reçues, de l'abaissement de 2½ p. 100 du droit sur les machines aratoires et de la protection accordée au produits agricoles ; mais, on le sait, ces messieurs s'entendaient parfaitement avec le Gouvernement ; et s'il s'en rencontre quelques-uns qui soient disposés à donner un vote hostile au Gouvernement, ses partisans voteront en faveur de la protection. Si l'on n'est pas encore convaincu du fait que les cultivateurs demandent la protection, je vais en fournir une preuve encore plus puissante que celle tirée des agissements de l'association des cultivateurs. Il se tient actuellement des comices agricoles dans les maisons d'école et les salles publiques dans le pays, et il ne s'y est pas encore élevé une seul voix en faveur du libre-échange. Il n'est pas un seul cultivateur qui ait proposé l'abolition du droit sur les viandes de porc, les porcs sur pied et les chevaux, tandis que, d'autre part, tous appuieraient volontiers le parti qui s'engagerait à relever les droits et à leur accorder une protection plus élevée. Et cependant, au dire du Gouvernement, les cultivateurs seraient libre-échangistes en théorie et protectionnistes en pratique, et c'est ainsi qu'il applique son programme. Nous avons étudié une longue liste d'articles intéressant au plus haut degré les cultivateurs, et sur chacun de ces articles le Gouvernement a relevé les droits. Depuis plusieurs mois, les députations se sont succédé auprès du Gouvernement. D'abord, il y a cette commission dite du tarif qui a parcouru tout le pays, de l'est à l'ouest, et partout où les cultivateurs ont rencontré ces commissaires, il n'a pas été formulé une seule proposition en faveur du libre-échange.

Les agriculteurs désirent, il est vrai, l'abaissement des droits sur les machines agricoles ; et nous en sommes convaincus, si les conservateurs fussent demeurés au pouvoir, ils ne se seraient pas contentés d'accorder une réduction de 2½ p. 100, tout en accordant, comme le Gouvernement actuel le fait, une compensation aux industriels relativement à la matière première qui entre dans la fabrication de ces machines, compensation qui les indemnise amplement de l'abaissement de 2½ p. 100 ; non, nous en sommes convaincus, les conservateurs auraient adhéré au programme qu'ils s'étaient tracé, en inaugurant le régime protectionniste. A cette époque, ils déclarèrent qu'ils transformeraient le Canada en pays industriel.

Leurs efforts furent couronnés d'un plein succès, mais ils déclarèrent que, l'heure venue, lorsque ces industriels seraient en mesure de se protéger eux-mêmes, qu'ils seraient devenus assez puissants et assez riches et que leurs industries pourraient se suffire à elles-mêmes, on ne les protégerait

plus dans une aussi large mesure que par le passé. Après un certain nombre d'années d'expérience acquise dans la fabrication des machines agricoles, le droit, de 35 p. 100 qu'il était, fut abaissé à 20 p. 100. A cette époque, il fut catégoriquement déclaré que, dans un prochain avenir, croyait-on, cette taxe serait de nouveau abaissée de moitié.

A mon avis, l'heure serait venue. La seule demande formulée par les conservateurs c'est que les machines agricoles soient dégrevées dans une plus large mesure qu'elles ne l'ont été jusqu'ici. Puisque les fabricants de machines aratoires sont aujourd'hui en mesure de soutenir la concurrence mondiale, cela autorise le Gouvernement à se rendre aux vœux des cultivateurs. Il est constaté que nos exportations de machines agricoles l'emportent sur nos importations. Puisque nos fabricants sont en mesure d'expédier leurs machines en Australie et autres pays et de les concurrencer ; puisqu'ils peuvent les expédier au Nord-Ouest et soutenir la concurrence de Saint-Paul et d'autres centres industriels des Etats-Unis à 20 p. 100, la question se pose : ne pourraient-ils soutenir victorieusement cette concurrence, avec un droit de douane de 10 p. 100 ? On le sait, le prix de la main-d'œuvre au Canada est inférieur à celui de la main-d'œuvre aux Etats-Unis. On ne l'ignore pas, le prix de la matière première entrant dans la fabrication de ces machines n'est pas plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis ; or, en pareilles circonstances, la question se pose : puisque, par le passé, ces industriels se sont enrichis et ont accumulé des fortunes, comme la chose est incontestable, ne pourraient-ils pas se contenter aujourd'hui d'un droit protecteur de 10 p. 100 ? Je ne saurais dire si l'honorable député qui m'a précédé serait disposé à prêter main-forte aux agriculteurs dans ce sens, en dégrevant les machines agricoles ; mais en tout état de cause, c'est bien là l'unique réduction que les cultivateurs aient sollicitée. Quant aux divers articles à l'étude en ce moment, le seul inconvénient, à mon avis, c'est que les cultivateurs ne jouissent pas d'une protection suffisante. Nos amis, les agriculteurs, sont parfaitement en mesure de veiller à leurs propres intérêts. Ce n'est ni aux avocats ni aux journaux qu'ils confient leur cause, et ces journaux-là mêmes qui se posent en champions de la classe agricole ne sont pas toujours de bons interprètes des vœux des agriculteurs. A mon avis, ces journaux n'ont pas apporté le zèle voulu dans la défense de cette cause. Je le répète, jamais encore, au cours de notre existence nationale, les agriculteurs ne se sont plus carrément prononcés qu'aujourd'hui en faveur du protectionnisme.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Le député de Dufferin (M. Barr) vient d'affirmer que nulle association de cultivateurs n'a formulé de vœux ou pris d'initiative quelconque, dans aucune réunion, à l'égard du libre-échange. Je lui rappelerai que, récemment, l'association d'horticulture fruitière du Michigan, dans une de ses réunions officielles, a voté une résolution demandant la coopération de l'association des horticulteurs fruitiers d'Ontario, dans le but d'obtenir le libre-échange en matière de fruits, entre les Etats-Unis et le Canada. L'association des cultivateurs de fruits d'Ontario s'est réunie, jeudi dernier, à Toronto et a adopté, d'une seule voix, une résolution, nommant des délégués chargés de s'aboucher avec une députation du Michigan, dans le but d'obtenir le libre-échange en matière de fruits, entre le Canada et les Etats-Unis. J'ai cru utile de rappeler à l'honorable député ce fait qui porte sur la question.

M. SMITH (Wentworth) : Je m'étonne des observations de l'honorable député (M. A. A. Wright).

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Sans doute, puisque vous n'étiez pas là.

M. SMITH (Wentworth) : Si, comme l'affirme l'honorable député (M. A. A. Wright) les douze directeurs de l'association des horticulteurs fruitiers d'Ontario ont adopté une résolution de ce genre, sans opposition, alors mes auteurs m'ont induit à erreur, car on m'a appris que cette résolution a été l'objet de la plus vive opposition de la part du seul homme présent, qui représentait les intérêts des commerçants de fruits tendres d'Ontario.

Ces douze directeurs se réunissent et livrent à la publicité leurs décisions, à titre de représentants des intérêts du commerce des fruits d'Ontario. La province d'Ontario est divisée en douze districts ou régions par l'association des horticulteurs fruitiers. Presque les trois quarts de ces districts achètent les fruits tendres et n'en ont pas à vendre ; est-ce que les messieurs qui représentent ces districts sont bien réellement les représentants des horticulteurs fruitiers d'Ontario ? C'est à peine si la moitié de ces districts se livrent même à la culture des pommes pour le commerce, mais ce sont des consommateurs. L'honorable député (M. A. A. Wright) est de ce nombre; il est directeur et consommateur de pommes et de fruits tendres. Ces districts sont acheteurs et consommateurs, et non producteurs. De quel droit l'honorable député se constitue-t-il l'interprète des horticulteurs fruitiers ? Voilà la deuxième fois qu'ils se rassemblent et se posent en représentants de l'association des horticulteurs fruitiers commerciaux d'Ontario, et quant à cette résolution, j'en ai la certitude, le dernier mot n'est pas encore dit. Les horticulteurs fruitiers d'Ontario sont protectionnistes à tous crins, et si ces messieurs se sont réunis à Toronto et ont adopté pareils vœux, ils ont fait preuve d'un grand manque de sens et même d'ignorance. J'ajoute que si réellement on a adopté pareille résolution, alors à la première occasion favorable, il faudra modifier la constitution de la société. Si ces messieurs s'a-

visent de s'assembler et de formuler pareils vœux, il est grandement temps de modifier cette constitution. L'honorable député (M. Wright) ne représente pas les producteurs de fruits, et il en est ainsi de la moitié de ceux qui ont pris part à cette assemblée ; et je m'étonne qu'ils aient fait preuve d'une telle ignorance des sentiments réels des producteurs de fruits d'Ontario et qu'ils aient manqué de sens au point de formuler semblables vœux. Si la résolution se contente d'exprimer le désir des membres de s'aboucher avec les producteurs du Michigan et de conférer avec eux sur la réciprocité du libre-échange en matière de fruits, je puis bien donner ici à mon honorable collègue l'assurance qu'il n'y a guère de danger que ce résultat se réalise. Il y aurait une rébellion dans ce district, si on faisait sérieusement pareille proposition. Les producteurs de fruits, non pas les consommateurs, se révolteraient à la simple pensée de pareil projet. Sans vouloir développer cette question, je me demande : pourquoi les producteurs de fruits d'Ontario demanderaient-ils la réciprocité commerciale, en matière de fruits, avec les Etats-Unis ? Presque tous les états de l'union américaine produisent des fruits, en vendent et en exportent. La culture des fruits est restreinte à une petite partie du Canada et il y a d'immenses étendues de notre pays en voie de se coloniser où la culture des fruits ne se pratique point et qui constituent des marchés ; et bien que les districts producteurs de fruits ne soient pas vastes, ils sont assez étendus pour qu'on y produise tous les fruits voulus pour la consommation domestique, au Canada. Est-il concevable qu'on pousse la stupidité au point de proposer que, dans de semblables conditions générales, il y ait réciprocité commerciale en matière de fruits entre les Etats-Unis et le Canada ? Mais que l'honorable député se rassure : libre à lui et à ses congénères, simples consommateurs de fruits, de s'assembler et de formuler des vœux ; jamais ces propositions ne rallieront les suffrages des producteurs de fruits commerciaux d'Ontario.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Je tiens à bien élucider ma pensé. Voici ce que j'ai dit: lorsqu'on a mis aux voix la résolution en question, il se trouvait dans cette assemblée, des directeurs de toutes les parties d'Ontario, du district de Niagara et de chaque partie de la section occidentale de cette province ; or, lorsque la résolution fut mise aux voix, pas un seul vote négatif n'a été enregistré.

M. SMITH (Wentworth) : Est-ce que M. Peart ne s'y est pas opposé ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Je le répète, pas une seule personne présente n'a voté le rejet de la résolution. Un ou deux directeurs se sont prononcés contre la proposition, mais en fait, lorsqu'on alla aux avis, chaque directeur présent vota en faveur de la résolution.

M. SMITH (Wentworth) : A-t-on mis la résolution aux voix ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Certainement, et tous les directeurs ont voté pour la résolution. J'étais présent à l'assemblée et vous n'y étiez point.

M. SMITH (Wentworth) : A-t-on demandé aux membres de se prononcer dans l'affirmative ou la négative ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Non.

M. McKENZIE : Ce n'est pas sans une certaine surprise que j'ai entendu quelques députés de la gauche affirmer et chercher à prouver que les cultivateurs canadiens sont partisans d'un protectionnisme prononcé. Réellement, j'ai été frappé de stupéfaction, en entendant formuler pareille affirmation. Au cours de l'année dernière, j'ai conversé avec grand nombre de cultivateurs d'Ontario et au cours des vacances dernières, j'en ai rencontré un bon nombre. J'ai profité de ces vacances pour porter la parole à trois assemblées, devant des cultivateurs se réclamant de l'un ou de l'autre parti politique; or, le grief que j'ai invariablement entendu exprimer et par les conservateurs et par les libéraux, c'est que les réductions de taxes sont insuffisantes et que le Gouvernement n'a pas assez degrevé les articles du tarif. A mon avis, les conservateurs ne réussiront pas à convaincre les cultivateurs que le protectionnisme est leur planche de salut, et s'ils adoptent ce genre d'argument, ils courent le risque de demeurer éternellement dans les froides ombres de l'opposition. Je suis décidément d'avis que le cultivateur ne saurait bénéficier de la protection. Le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) nous a cité la statistique relative à nos exportations de porc, et bien que nous importions des Etats-Unis des articles ou des produits similaires à ceux que nous produisons au pays, nous exportons aussi dans une large mesure, nos produits domestiques. D'après l'attitude des députations qui, dans différentes parties du pays, se sont rendues auprès de la commission du tarif, on ne saurait conclure que les cultivateurs d'Ontario soient partisans d'un tarif élevé. Je mets au défi les députés de la gauche de nous signaler une seule députation de cultivateurs qui, devant la commission du tarif, ait demandé le relèvement des droits de douane.

Je ne vois pas quel meilleur témoignage nous pourrions avoir que celui de la commission du tarif qui a visité tout le pays. Les opinions individuelles des membres de cette Chambre ne changent rien à la situation et la meilleure preuve des désirs de la classe agricole se trouve dans l'opinion que les cultivateurs ont exprimée collectivement.

M. COCKSHUTT : Je suis en état de répondre à la question que pose l'honorable député. Quand l'honorable ministre des Finances est venu à Brantford, une députation de cultivateurs est allée lui demander d'é-

lever le droit sur les oignons à 25 cents par sac. J'espère que l'honorable ministre se rappelle cet incident. C'est aussi un fait reconnu que la plupart des cultivateurs d'Ontario sont en faveur d'un droit sur les produits agricoles. Pour s'en rendre compte, il suffit de savoir quelles énormes quantités nous importons de marchandises comprises dans l'article que nous discutons en ce moment : 7,140,000 livres de jambon et de bacon 3,478,000 livres de bœuf, 17,000 livres de viandes en conserves ; 11,000,000 de lard en baril, et ainsi de suite. Un très grand nombre des marchandises importées peuvent être et sont produites au Canada d'aussi bonne qualité ou de qualité supérieure.

M. CAMPBELL : Combien en exportons-nous ?

M. COCKSHUTT : Le ministre des Finances dit que nous en exportons pour $12,000,000, mais je n'ai pas les détails sous la main. Mais, l'autre jour, à propos des produits industriels quelqu'un a demandé : Si nous pouvons exporter, pourquoi sommes nous incapables de monopoliser le marché domestique ? Le même argument s'applique aux cultivateurs et si nous exportons d'aussi grandes quantités de produits agricoles, on peut se demander également comment il se fait que les cultivateurs ne puissent pas monopoliser le marché canadien. L'honorable député dit que nous exportons beaucoup plus que ce que nous pouvons consommer. C'est une erreur. La plus grande partie de nos produits agricoles est consommée au Canada.

Les honorables députés de la droite ont entrepris, ce soir de parler au nom des cultivateurs du pays. Personne n'a le droit de parler au nom de la classe agricole. D'après la statistique dressée par les soins du ministre de l'Agriculture, il y a au Canada 471,833 fermes et environ 1,000,000 de cultivateurs. Si l'organisation dont on a parlé représente quelques milliers de cultivateurs, qu'est-ce cela, sur un million ? Nous voulons connaître les faits tels qu'ils sont, et il est démontré que le pays, sous le rapport de la qualité et celui de la quantité, peut fournir tout ce que peut consommer le marché intérieur. L'honorable ministre aurait raison d'imposer un droit plus élevé sur ces viandes importées, afin d'augmenter la consommation des produits canadiens.

La prétention de mon honorable ami qu'un tarif protecteur n'offre aucun avantage aux cultivateurs est fausse. Jamais les cultivateurs de ce pays n'ont admis cette proposition. La dernière élection dans Ontario a démontré que la grande majorité des cultivateurs de cette province demande une protection modérée sur les produits agricoles et je suis convaincu que les prochaines élections nous apporteront la même preuve. D'ailleurs, les cultivateurs d'Ontario seraient bien fous de renoncer à la protection qui leur assure le marché intérieur qui est pour eux le plus précieux de tous.

La statistique recueillie par le ministre de l'Agriculture démontre qu'en 1901 la valeur des produits agricoles du Canada s'élevait à $363,000,000 et que nous en avons exporté pour $114,000,000. Nous avons donc consommé les deux tiers de notre production et nous avons exporté l'autre tiers. Notre marché le plus avantageux est donc le marché intérieur et il nous est fourni par les industriels qui fournissent du travail aux ouvriers qui consomment ces produits. Je crois que la ville de Toronto, et certainement la ville de Montréal, à elle seule, consomme plus de produits agricoles que nous n'en exportons à l'étranger.

C'est là un fait important dont il convient de tenir compte et je suis grandement surpris d'entendre des députés ministériels demander l'abolition des droits sur les fruits ou autres produits du sol.

J'ai moi-même présenté à l'honorable ministre des Finances une députation de mon comté qui lui a demandé d'imposer un droit de 25 cents par sac sur les oignons qui sont cultivées en grandes quantités dans cette région. Cette année, les cultivateurs de mon comté ont expédié dans les différentes parties du Canada plus de huit chargements de wagons, et s'ils demandent que les Américains ne puissent pas venir leur faire concurrence dans leur propre pays, surtout vu que ces derniers ont fait distribuer, comme venant de mon comté, trois chargements d'oignons américains, pour profiter de la bonne renommée que ce produit de mon comté s'est acquis sur le marché canadien.

J'ai reçu encore dernièrement une lettre de mes électeurs me demandant d'insister auprès du ministre des Finances pour qu'il leur accorde cette protection nécessaire. Quant à l'article particulier qui nous occupe je dis que le Gouvernement devrait aller plus loin et imposer sur les viandes un droit assez élevé pour assurer tout le marché canadien au bœuf canadien. Nous pouvons produire du lard, du bœuf et des volailles de première qualité et le tarif devrait être disposé de manière à assurer la consommation de ces produits au Canada.

La question de savoir si la protection est avantageuse aux cultivateurs a été discutée à fond depuis trente ans dans la province d'Ontario, et les cultivateurs de cette province se sont toujours prononcés, en grande majorité, en faveur de la protection et ils feraient la même chose à l'avenir. J'ajouterai que tout dernièrement les cultivateurs anglais ont demandé que leurs produits fussent protégés, ce qui prouve que même dans ce pays libre-échangiste, on croit à l'efficacité de la protection.

M. PAQUET (Texte) : Vous me permettrez, monsieur le président, de faire quelques remarques sur l'importante question des droits de douane imposés sur les produits agricoles importés des contrées étrangères.

A plusieurs reprises, durant les dernières années, les chefs du parti conservateur ont insisté, dans le Parlement canadien sur la nécessité de reviser notre tarif et de favoriser de cette façon les intérêts du peuple. Je dois les féliciter de leur dévouement. D'un autre côté, le Gouvernement désireux de bien connaître les besoins des différentes classes de la société, a nommé une commission chargée de se renseigner sur les conditions de nos industries et de l'agriculture. Les cultivateurs du comté de l'Islet que j'ai l'honneur de représenter, demandent une augmentation des droits imposés sur les produits agricoles venant des pays étrangers. Mon collègue à la législature de Québec, M. Joseph Edouard Caron, cultivateur instruit et bien renseigné sur les besoins de la classe agricole dans notre région, a adressé un mémoire important à la commission du tarif. Vous me permettrez, monsieur le président, de lire les parties les plus importantes de ce mémoire, afin de démontrer la nécessité de l'augmentation des droits de douane sur les produits agricoles étrangers. Voici les paroles de M. Caron :

"Au nom des cultivateurs de la région située en bas de Québec, et à titre de représentant d'un comté agricole, je désire soumettre le mémoire suivant dans lequel sont énumérées les modifications demandées au tarif par la classe agricole de ce district. Je divise ce travail en trois parties. La première comprend les articles ordinairement produits sur la ferme, tels que les animaux vivants, viandes, de toutes espèces, œufs, cire, miel, pommes, graines agricoles, etc.; sur lesquels le cultivateur demande des droits plus élevés, et une protection plus étendue. La seconde, énumère les articles de consommation générale chez les cultivateurs, et sur lesquels la classe agricole considère que les droits sont beaucoup trop élevés dans certains cas.

"Dans la troisième partie, je signale quelques articles qui devraient être admis en franchise, tels que le vert de Paris, les engrais chimiques, articles tout à fait indispensables et dont l'emploi contribue à protéger les récoltes ou à les augmenter.

"Les diminutions faites en faveur des cultivateurs peuvent être compensées par une augmentation de droits sur les articles de luxe, tels que les diamants, les bijoux de toutes sortes, les soieries et marchandises de luxe, lesquelles peuvent contribuer plus qu'elles ne le font actuellement au revenu, sans que les classes riches en souffrent.

"Le relèvement des droits sur les porcs abattus, les volailles, les produits de l'apiculture, donnerait une grande impulsion au commerce sur ces articles, et aiderait puissamment la classe agricole en ce qui concerne le commerce des porcs.

"Nos cultivateurs ont surtout besoin de protection sur les outils et instruments de toutes sortes servant à l'agriculture.

"Je désire ajouter que, jusqu'à présent, en vue de protéger l'industrie naissante, on a chargé la classe agricole de droits très élevés, et quelquefois exorbitants. Ce régime qui dure depuis plus de vingt-cinq ans a permis d'asseoir l'industrie sur des bases solides, et dans nombre de cas, il est en preuve que les profits retirés de cette source sont énormes. D'un autre côté, la classe agricole a sérieusement souffert des charges considérables qui lui ont été imposées. Elle a soutenu pendant plus d'un quart de siècle plus que sa part des charges publiques. On lui promet depuis longtemps une amélioration. Aussi, nos cultivateurs comptent que la présente commission s'occupera sérieusement de leurs plaintes légitimes, et qu'elle verra à protéger la classe agricole plus qu'elle ne l'a été jusqu'à présent. Les diminutions faites en faveur des cultivateurs peuvent être facilement compensées par une augmentation des droits sur les articles de luxe."

De son côté, M. Auguste Fafard, cultivateur de l'Islet, a parlé à peu près dans le même sens.

J'ai étudié le mémoire de M. J. E. Caron avec soin. J'ai consulté nos cultivateurs. Ils demandent tous une augmentation de protection sur les produits agricoles, et une diminution des droits de douane sur les instruments aratoires.

Mon ami, le représentant de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) disait dans son éloquent discours du 23 novembre : "La classe agricole étant la pierre angulaire de notre édifice national, de sa prospérité et de son bonheur dépendent la prospérité et le bonheur de toutes les autres classes de la société."

Le Canada est un pays essentiellement agricole. L'agriculture est la base de notre richesse. Il est du devoir du Gouvernement de prendre sous son aile protectrice cette industrie mère sans laquelle toutes les autres ne sont rien, pour l'encourager, la stimuler, et prendre des mesures qui pourront garder au pays la jeunesse forte et vaillante de nos districts ruraux.

Le Gouvernement, en augmentant la protection accordée au produits de la ferme, rend un grand service à la classe agricole.

La population agricole de notre région a absolument besoin d'une augmentation de protection. Certes, nos cultivateurs ne gémissent pas dans la détresse, mais ils ne jouissent pas de la prospérité que l'on observe dans les Cantons de l'Est, dans la vallée de la rivière Richelieu, et dans l'Ouest canadien. Sans doute, ils agrandissent leurs fermes et améliorent leurs maisons, mais chaque année, plusieurs d'entre eux dans toutes nos paroisses se croient obligés d'émigrer aux Etats-Unis.

Les commissaires, dans l'enquête du tarif, ont pu apprécier l'exactitude des renseignements que je donne. Si nous consultons les recensements faits en 1881, en 1891 et en 1901, que voyons-nous ? En 1881, la population du comté de l'Islet, était de 14,917 âmes. En 1891, elle était de 13,823, et enfin en 1901, elle se chiffrait à 14,439. Cette augmentation est due au développement des trois paroisses de colonisation. Pour le comté de Kamouraska, la population était en 1881, de 22,181. En 1891, elle était tombée à 20,454, et en 1901, elle n'était plus que de

19,099. Pour le comté de Montmagny, la population en 1881, était de 16,422, en 1891, elle était descendue à 14,726, et enfin en 1901, elle restait stationnaire à 14,757.

Ces statistiques démontrent qu'il existe un certain malaise au sein de notre population. Heureusement nous avons un excellent marché pour notre beurre et notre fromage en Angleterre. L'agriculture, dans mon comté, serait grandement améliorée si nous avions de plus grandes facilités de transport. Aussi attendons-nous avec impatience la construction du chemin de fer transcontinental. Cependant nous avons beaucoup à regretter l'augmentation des tarifs sur l'Intercolonial, pour les voyageurs de seconde classe. Québec est notre marché local, et en augmentant les prix de transport, le Gouvernement a imposé un nouveau fardeau sur les épaules des cultivateurs.

La protection de nos produits agricoles est absolument nécessaire, et si les cultivateurs des Etats-Unis, malgré la richesse de leur pays, demandent une protection très étendue pour leurs produits, à plus forte raison l'agriculteur canadien doit-il réclamer une augmentation de protection pour les produits de la ferme. Nos cultivateurs vendent surtout des animaux vivants, tels que les porcs, les volailles, les moutons, etc. Ils font aussi un commerce considérable des viandes, des œufs, de la cire d'abeilles, des pommes, des prunes et du miel en gâteaux. Nos agriculteurs, désirent une protection plus étendue sur les animaux vivants. L'ancien tarif était de 20 p. 100. Ils demandent aujourd'hui l'imposition d'un droit de 25 p. 100. Ils ont demandé également l'imposition d'un droit de 2 cents par livre sur les porcs vivants. Le Gouvernement n'a pas jugé à propos de se rendre aux vœux de la classe agricole de notre région, en augmentant les droits sur l'importation de ce produit.

Je remercie le Gouvernement, cependant, d'avoir tenu compte des réclamations de la classe agricole, et d'avoir généralement protégé nos cultivateurs en modifiant l'ancien tarif.

Au sujet des abeilles, j'ai pris les renseignements d'un citoyen très éclairé, M. Auguste Dupuis, du village des Aulnaies. Voici son opinion sur ce point : " C'est bien de laisser entrer les abeilles—matière première—en franchise, car il faut favoriser cette industrie et la généraliser. Quant au miel, le Gouvernement impose les droits suivants :

Tarif préférentiel, 2 cents; tarif moyen 2 cents ½ ; tarif général, 3 cents.

J'exprime les vœux de M. Dupuis, en disant que quant au miel, le tarif devrait rester à 3 cents par livre, sans traitement privilégié pour l'Angleterre qui n'en produit pas assez pour sa consommation, et qui nous enverra des miels étrangers frelatés ou du miel produit de mauvaises plantes sur lesquelles les abeilles ont butiné.

M. PAQUET.

Quant à la cire d'abeille, l'ancien tarif était de 10 p. 100 *ad valorem*. D'après le nouveau tarif, le droit sera comme suit :

Tarif préférentiel, 5 ad valorem ; tarif, intérimaire, 7½ ad valorem ; tarif général, 10 ad valorem.

M. Dupuis ajoute : " La cire d'abeille entrant à 5 p. 100, par le tarif préférentiel, cela sera très désavantageux à l'industrie des ruchers, qui est en excellente voie de se développer en Canada ". Je serais heureux de voir le Gouvernement adopter les propositions de M. Auguste Dupuis.

En terminant, monsieur le président, je crois devoir dire que les membres de la commission du tarif ont, sans doute, constaté que l'agriculture, dans la région située en bas de Québec ne jouit pas de la prospérité que l'on rencontre dans les autres parties du Canada, et, comme je le disais il y a un instant, la population des comtés de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska a diminué d'une façon assez considérable depuis 1881. Le Gouvernement leur viendra donc en aide d'une façon efficace, en augmentant les droits de douane sur les produits agricoles. Et en hâtant la construction du chemin de fer transcontinental il facilitera nos moyens de transport, et par là, contribuera à la prospérité de ces comtés. J'ajouterai qu'il pourra encore y contribuer en diminuant les droits sur les instruments agricoles et sur les articles généralement consommés par les cultivateurs.

M. MARTIN (Wellington-nord): J'ai eu le plaisir de présenter à quatre ministres une députation de l'association des cultivateurs d'Ontario, et ces délégués ont déclaré que la maladie seule avait empêché le président la " Dominion Grange " de se joindre à eux.

Ces délégués représentent une partie importante de la classe agricole d'Ontario, et je sais que dans mon comté ils représentent une forte majorité des cultivateurs les plus instruits et les plus intelligents, dont plusieurs n'ont pas les mêmes opinions politiques que moi. Même si ces délégués ne représentent pas autant d'électeurs que l'honorable député de Halton (M. Henderson) ils ont exprimé les sentiments des neuf dixièmes des cultivateurs d'Ontario, en demandant l'abaissement des droits et en déclarant que le but de leur mission était de prier le Gouvernement de réduire le tarif sur un grand nombre d'articles.

Je regrette de voir de vieux parlementaires comme l'honorable député de Halton et l'honorable député de Dufferin, (M. Barr) s'efforcer de diminuer l'importance de ces délégués qui avaient autant de droit de s'adresser au Gouvernement que les représentants de tout autre intérêt ou de toute autre industrie. Je crois qu'une seule délégation de cultivateurs est venue trouver les ministres, tandis que les autres industries ont envoyé de nombreuses délégations. Cependant mes honorables amis de la gauche n'ont

pas un seul mot de blâme contre ces autres délégations qui sont venues à Ottawa. Je trouve méprisable qu'un membre de cette Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, reproche aux cultivateurs de venir exposer leur manière de voir au Gouvernement, et tant que j'aurai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, je blâmerai une pareille attitude.

Je trouve étrange que mes honorables amis osent parler ainsi, car ils représentent comme moi des cultivateurs, et je sais que l'honorable député de Halton et l'honorable député de Dufferin, entre autres, représentent des cultivateurs, tout aussi intelligents et aussi instruits que ceux que j'ai l'honneur de représenter moi-même ; je suis même convaincu qu'on n'en trouverait pas de plus éclairés dans aucune partie du Canada, ou sur un point quelconque du globe.

Je ne comprends pas que ces députés osent se lever dans cette salle et combattre les sentiments de ceux qui les ont envoyés ici. D'ailleurs, mes honorables amis n'ont apporté aucune preuve à l'appui de leurs prétentions. L'honorable député de Dufferin ne peut pas être sincère, car je connais des électeurs de son comté qui ont cherché à le rencontrer pendant les vacances de Noël, pour lui demander de protester contre toute tentative d'augmentation des droits. Je dois donc en conclure que les cultivateurs du comté de Dufferin sont en faveur de l'abaissement du tarif. Je défie mes honorables amis de donner la preuve que les cultivateurs de leurs comtés sont en faveur de l'élévation du tarif ou d'une augmentation de la protection sur un produit quelconque.

Au cours des longues délibérations qui vont suivre, l'occasion ne leur manquera pas de recevoir des lettres de toutes les parties de leurs comtés; j'affirme qu'ils ne pourront pas produire une seule lettre d'un cultivateur appprouvant l'attitude qu'ils prennent en ce moment. J'ai ici des monceaux de lettres de cultivateurs de mon comté, et j'en lirai quelques-unes avant de reprendre mon siège, pour bien démontrer que je ne fais qu'exprimer l'opinion des cultivateurs.

J'ai assisté à la séance de la commission du tarif à Toronto, à laquelle la délégation des cultivateurs était présente, et je n'ai pas entendu un seul délégué demander une élévation des droits. Qu'on lise le procès-verbal de cette séance et on ne trouvera pas un mot pour appuyer la prétention de ceux qui ont parlé ce soir dans le même sens que les honorables députés de Dufferin et de Halton. J'ai aussi assisté aux séances de la commission du tarif à Guelph, et je n'ai pas entendu un seul cultivateur demander des droits plus élevés. Qu'on lise le compte rendu de ces séances et on y trouvera la preuve de ce que j'avance.

Permettez-moi maintenant de donner lecture de quelques-unes des lettres que j'ai reçues. Voici celle d'un ami personnel qui n'a jamais été un de mes partisans, en politique. Il est président de l'association des cultivateurs de Minto. Il m'écrit au sujet du tarif et des primes—je supprimerai la dernière partie dont il n'est pas question en ce moment.

Voici ce qu'il dit :

> Je suis fermement convaincu que notre tarif a besoin d'être revisé et que ce qu'il nous faut c'est un tarif pour les fins du fisc et non un tarif protecteur. Je considère qu'un tarif protecteur fait tort à la grande majorité de la population et plus particulièrement à la classe agricole.

Toutes les autres lettres que j'ai reçues sont écrites dans le même ordre d'idées. Pas une seule ne laisse entendre que les cultivateurs désirent la protection, ou demandent autre chose qu'un tarif fiscal.

Voici maintenant une résolution qui a été adoptée au mois de décembre 1906 à une réunion de l'association des cultivateurs de Wellington-ouest, succursale de celle de Minto, à laquelle un grand nombre de membres étaient présents. Elle fut proposée par M. Geo. Phillipson et appuyée par M. James McMillan :

> Bien que nous apprécions la faible tentative faite dans le sens d'une réforme du tarif, nous considérons qu'elle n'est pas suffisante. Nous considérons que le principe de la protection devrait être complétement éliminé, car nous considérons qu'ils n'est pas juste pour le Gouvernement de prendre les épargnes d'un particulier ou d'une classe pour les donner à une autre. Nous sommes aussi d'avis que les primes à la fabrication du fer et de l'acier devraient prendre fin au mois de juin prochain.
>
> W. S. MALLETT, président.
> L. LAYBOURNE, secrétaire.

M. BLAIN : Cela concerne-t-il la protection sur les produits agricoles ?

M. MARTIN (Wellington-onrd) : Je réponds à cette interruption par la citation suivante :

> Nous demandons, par conséquent, que dans la prochaine revision du tarif, le principe de la protection soit complétement éliminé ; que le nouveau tarif soit uniquement pour les fins du revenu et qu'on adopte une politique d'un revenu basé sur une sage et économe dépense des deniers publics ; comme preuve de notre sincérité, nous nous engageons, si le Gouvernement adopte cette manière de voir, à consentir avec joie à l'abolition complète des droits sur les produits agricoles.
>
> J. G. LETHBRIDGE,
> Maître de la Dominion Grange.
> JAS. McEWING,
> Président de l'Association des cultivateurs d'Ontario.
> D. W. McCUAIG,
> Président de l'Association des cultivateurs de céréales du Manitoba.
> R. McKENZIE,
> Secrétaire-trésorier de l'Association des cultivateurs de céréales du Manitoba.

Voilà le document et les signatures qui l'accompagnent. L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) a aussi parlé des intérêts

de la classe agricole. Il doit avoir beaucoup d'égards pour les cultivateurs, car son collègue, l'honorable député de Simcoe-ouest (M. Lennox) nous a dit à la dernière session qu'un jury de cultivateurs conservateurs l'avait exonéré de tout blâme dans un procès en libelle qu'il s'était attiré et qu'il l'aurait exonéré davantage, si les jurés avaient compris en question.

M. LENNOX : L'honorable député ferait mieux de relire les " Débats ", car il s'éloigne de la vérité.

M. MARTIN (Wellington-nord) : Je ne veux pas dénaturer les faits et je crois les rapporter assez fidèlement. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) semble porter beaucoup d'intérêt à l'industrie du jambon et du bacon. Il sait que cette industrie repose surtout sur l'exportation. Le fait seul que l'an dernier nous avons exporté pour $12,000,000 de ces produits et que nous n'en avons importé que pour $1,914,000, démontre que cette industrie ne vit pas de la protection mais doit sa prospérité à la sagesse, à la prévoyance du Gouvernement qui lui a assuré des débouchés.

J'espère qu'à l'avenir les honorables députés de l'opposition s'abstiendront d'insulter les membres de l'association des cultivateurs qui sont venus à Ottawa exposer leurs idées et leur manière de voir d'une manière si intelligente. L'honorable ministre des Finances m'a avoué, lui-même, que c'est une des meilleures députations que la commission ait entendue, et je considère que c'est un grand honneur pour moi d'avoir présenté cette députation aux ministres.

M. HENDERSON : J'avoue que j'ai été surpris de voir l'honorable député (M. Martin) s'écarter ainsi de la question que le comité est appelé à discuter. Je croyais qu'il s'agissait de discuter les articles du tarif de la première page—les produits agricoles. L'honorable député nous a parlé de la protection en général, y compris celle des produits manufacturés. A l'aide de cette digression, il a cherché à faire croire que nous demandons une protection plus élevée sur les produits industriels.

Pour le moment nous ne nous occupons que des produits agricoles et nous prétendons que dans beaucoup de cas les droits devraient être plus élevés. Nous aurons toute occasion de discuter la question générale quand nous en aurons fini avec les annexes.

Une autre chose m'a aussi surpris de la part de l'honorable député. Il prétend représenter les cultivateurs qui demandent un abaissement du tarif. Je n'ai rien à dire contre celui qui demande l'abaissement des droits sur les articles qu'il consomme et les cultivateurs ont ce droit. Mais mon honorable ami qui demande l'abaissement des droits sur les produits agricoles est lui-même partisan d'une protection élevée. Il fabrique de la farine d'avoine. Il n'était pas satisfait de l'ancien tarif sur ce produit et il s'est adressé à ses amis, le ministre des Finances et le ministre des Douanes, pour en obtenir une plus forte protection et il l'a obtenue. Il est naturel qu'il appuie le Gouvernement.

M. MACLEAN (York-est) : Le nie-t-il ?

M. HENDERSON : Je ne crois pas qu'il l'ose. Sous l'ancien tarif, le droit sur la farine d'avoine était de 20 p. 100. Il n'était pas satisfait de cela et il l'a fait changer en un droit de 60 cents par 100 livres.

M. MARTIN (Wellington-nord) : L'honorable député veut-il dire en quoi ce changement de tarif donne plus de protection ?

M. HENDERSON : La protection est de beaucoup plus forte, sous le nouveau tarif, et je dirai à mon honorable ami en quoi consiste l'augmentation, s'il veut me dire ce que coûte la farine d'avoine.

M. MARTIN (Wellington-nord): On a simplement changé les droits *ad valorem* en droits spécifiques.

M. HENDERSON : Cependant le parti libéral a toujours combattu les droits spécifiques sous prétexte qu'ils étaient des droits protecteurs. Je ne pourrais pas dire au juste, sur le moment, ce qui coûte une livre de farine d'avoine....

M. MARTIN (Wellington-nord) : L'honorable député devrait s'assurer des faits avant de rien affirmer.

M. HENDERSON : Je n'ai rien affirmé. mais je suis certain que si l'honorable député n'y avait pas trouvé son avantage, il n'aurait pas demandé le changement. Il voulait faire prospérer son industrie et il a fait imposer ce nouveau droit. Les Ecossais comme moi, qui consomment de la farine d'avoine, devront la payer plus cher. Qu'est-ce que cela peut lui faire, du moment que son industrie est protégée? C'est ce même député qui vient faire la leçon à ceux qui demandent un tarif plus élevé. Je ne jalouse pas la protection qui lui a été accordée. Je constate avec plaisir que l'industrie de la farine d'avoine est prospère au Canada et me réjouis de constater qu'elle doit cette prospérité à la politique des conservateurs. Nous gagnons des partisans tous les jours. Quelques-uns peuvent protester, comme l'honorable député de Renfrew-sud (M. Wright), mais lui aussi deviendra ardent protectioniste dans quelques années, bien qu'il prétende aujourd'hui que les cultivateurs ne veulent pas de protection sur les produits agricoles.

M. MACLEAN (York-sud) : Il veut que l'énergie électrique soit protégée.

M. HENDERSON : Oui, et il se contente de cela, tout comme l'honorable député de Wellington-nord est satisfait du nouveau droit sur la farine d'avoine. Ce dernier désire savoir ce qu'il gagne en protection par le nouveau tarif. Il le sait mieux que moi,

et, chose certaine, il y trouve son avantage, car il n'aurait pas eu le désintéressement de demander un abaissement du tarif.

Je répète que toute la soirée je me suis borné à discuter la question des droits sur les produits agricoles et non la question générale de la protection. Je considère que le nouveau tarif, dans son ensemble, augmente la protection sur les produits industriels et que sur beaucoup de points le Gouvernement s'est rendu aux sollicitations de ses amis qui sont dans l'industrie. Je ne l'en blâmerai pas. Il sait ce qu'il a à faire, et il connaît l'étendue des services qu'il reçoit de ses manufacturiers. Cette question sera discutée plus tard. En attendant, je ne rétracte rien de ce que j'ai dit touchant la protection des produits agricoles.

L'honorable député de Wellington-nord (M. Martin) prétend que je fais fi des cultivateurs et que je ne veux pas qu'ils viennent ici plaider leur cause. Je n'ai pas d'objection à ce que les vrais cultivateurs viennent ici faire entendre leurs raisons, mais ce que je n'admets pas c'est que ces trois messieurs s'arrogent le droit de parler au nom des cultivateurs de ce pays. Je maintiens qu'ils ne représentaient pas les sentiments de la classe agricole et qu'ils n'étaient pas autorisés à parler en son nom. Ils ne représentent qu'eux-mêmes et leurs associés immédiats. L'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) calcule que cette association compte de 2 à 3,000 membres. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a fait voir qu'il y a environ 1,000,000 de cultivateurs dans le pays. Prétendra-t-on qu'une association de 3,000 membres est autorisée à parler au nom d'une population de 1,000,000 ? Les faits auraient dû être exposés sous leur vrai jour. Ces délégués n'auraient pas dû dire qu'ils représentaient la classe agricole du Canada, mais une faible partie de cette classe, qui pense comme eux. D'ailleurs, rien ne prouve qu'en cette circonstance, ils aient demandé une réduction des droits sur les produits agricoles. Je ne crois pas qu'ils l'aient fait. Je ne crois pas qu'ils aient demandé que la protection fût diminuée sur le lard ou sur la farine d'avoine.

M. MILLER : Ont-ils demandé une augmentation ?

M. HENDERSON : Je ne crois pas qu'ils l'aient demandée sur les produits agricoles.

M. MARTIN (Wellington-nord) : L'honorable député a-t-il reçu quelque requête de ses électeurs demandant une augmentation des droits ?

M. HENDERSON : Je répète que le tarif, relativement aux produits agricoles, est tel aujourd'hui que nous l'avons laissé et notre population en est satisfaite. C'est un héritage du parti conservateur.

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas, il vaut mieux voter l'article.

M. HENDERSON : Je suis prêt à le voter immédiatement. Mais je ne veux pas qu'on puisse prétendre, sans être contredit, que ces délégués qui sont venus rencontrer les ministres représentaient la classe agricole, parce que cela n'est pas. Je suis prêt à voter l'adoption de ces articles, car je n'espère pas que les cultivateurs obtiendront plus de protection pour leurs viandes et que l'article sera voté quand même.

(L'article 10 est adopté).

11. Présure, brute et préparée, en franchise.
12. Boyaux non nettoyés pour la fabrication des saucisses, en franchise.
13. Saindoux, mélanges de saindoux et substances similaires; cottoline et stéarine animale de toute sortes, n.a.p., par livre, 1¼c., 1¾c., 2 cts.

M. HENDERSON : J'aimerais à savoir de l'honorable ministre des Finances si cela doit comprendre l'article qui dans l'ancien tarif était désigné sous le nom d'oléostéarine et qui était admis en franchise. Depuis plusieurs années, depuis l'avènement du présent gouvernement, je crois, cet article est admis en franchise. Je ne retrouve pas le mot oléostéarine dans le nouveau tarif, mais cet article est peut-être compris dans l'expression "stéarine animale de toutes sortes." On entendait par oléostéarine une stéarine animale provenant des matières solides restant des rognons après qu'on les avait soumis à une forte pression, à une haute température, pour en extraire l'huile ou matière grasse. On appelait le résidu oléostéarine. Ce n'est rien autre chose qu'une stéarine animale et comme cet article n'est mentionné nulle part ailleurs dans le tarif, j'en conclus qu'on se propose de le rayer de la liste des articles admis en franchise pour le frapper d'un droit de 2 cts. Est-ce bien cela ?

L'hon. M. FIELDING : Notre intention est de réserver cet article qui pourra être affecté par certaines dispositions qui pourront être prises au sujet du " drawback " et que toutes ces questions devront être discutées ensemble. Par conséquent, nous demandons que cet article soit réservé pour le moment.

Nous avons discuté un grand nombre de questions ce soir, et bien que le débat n'ait peut-être pas été strictement dans les règles, cette discussion sur les produits agricoles était peut-être nécessaire, et aidera au règlement des détails. Mais je ne voudrais pas que la discussion de ce soir servît de précédent.

Je demande que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et se fasse autoriser à siéger de nouveau.

(La motion est adoptée).

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Demain continuera-t-on la discussion sur le tarif ?

L'hon. M. FIELDING : L'honorable ministre de l'Agriculture proposera probablement l'examen de ses bills et nous nous occuperons ensuite du tarif dans la soirée ou peut-être avant.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quarante-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 11 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport concernant les pénitenciers du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1906,—déposé par l'hon. M. Aylesworth.

PREMIERE LECTURE.

D'un bill (n° 52) ratifiant certaines conventions entre la "British Columbia Electric Railway Company, Limited," la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, Lord Strathcona and Mount-Royal et Richard B. Angus, et entre la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la "British Columbia Electric Railway Company, Limited," la "Vancouver and Lulu Island Railway Company," Lord Strathcona and Mount-Royal et Richard B. Angus.—M. Macpherson.

D'un bill (n° 53) concernant la "Dominion Fire Insurance Company."—M. Macpherson ;

D'un bill (n° 54) constituant en corporation la "Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company."—M. D. Ross;

D'un bill (n° 55) concernant la "Huron and Ontario Railway Company."—M. Ratz;

D'un bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie dite "The Quinze and Blanche River Railway Company."—M. McCool ;

D'un bill (n° 57) concernant la "St. Mary's and Western Ontario Railway Company."—M. McIntyre (Perth) ;

D'un bill (n° 58) constituant en corporation la "Western Rivers Improvement Company."—M. D. Ross.

ARPENTAGES ET ARPENTEURS.

L'hon. M. OLIVER : Je demande à présenter un bill (n° 59) concernant l'arpentage des terres publiques du Dominion et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage. Ce bill est devenu nécessaire par suite de la modification de l'acte des terres fédérales. Jusqu'à présent, cet acte a contenu des dispositions au sujet des arpenteurs et des arpentages, mais ces dispositions diffèrent de celles qui concernent l'administration des terres ; il nous a semblé qu'il valait mieux les incorporer dans un bill séparé.

(La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.)

ENERGIE ELECTRIQUE ET CERTAINS LIQUIDES ET GAZ.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je demande à présenter un bill (n° 60) ayant pour objet de réglementer l'exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz. Ce bill étant une reproduction de celui qui fut présenté au cours de la dernière session et discuté longuement par la Chambre siégeant en comité général, il n'y a probablement pas lieu d'en donner une longue explication. Le seul point par lequel il diffère du bill présenté en premier lieu, c'est qu'il contient deux nouveaux articles traitant de l'imposition possible de certains droits d'exportation sur les objets mentionnés dans ce bill.

La députation se rappelle quelle était la portée générale du bill présenté au cours de la dernière session. Il s'agissait alors de l'émission de permis pour exporter, de ce pays, de l'énergie électrique et des gaz naturels, d'après certains termes et certaines conditions à être déterminés par le ministre qui émettrait les permis, conformément aux règlements que l'exécutif aurait d'abord faits. Le bill a été laissé en suspens, mais au cours du débat, plusieurs députés ont contribué à en faire connaître le sujet. Pendant les vacances, le même bill a été soumis au premier ministre de la province d'Ontario, qui a dit ce qu'il en pensait, dans une lettre adressée au département de la Justice. Le bill que je présente aujourd'hui contient les mêmes dispositions au sujet de l'émission des permis et pourvoit à ce que l'exécutif puisse imposer, par proclamation, des droits d'exportation n'excédant pas un certain chiffre à être déterminé par la Chambre, et puisse exempter de ces droits quiconque se sera conformé aux conditions de son permis et fournira, pour être consommée dans les limites du Canada, telle quantité d'énergie électrique ou de gaz naturel que le consommateur canadien sera disposé à prendre et à payer. On l'a expliqué l'an dernier, cette législation n'a pas uniquement pour objet de faire percevoir un revenu, mais elle tend aussi à assujettir efficacement aux autorités fédérales les compagnies qui produisent cette énergie, et à mettre lesdites autorités en état d'assurer au peuple canadien la jouissance des grands avantages naturels que leur offre le merveilleux pouvoir hydraulique de Niagara. Comme on devait s'y attendre, les dispositions du bill présenté au cours de la dernière session, et du bill que je présente maintenant, ont attiré l'atten-

tion publique. Dans certains quartiers, on a exprimé la crainte que cette mesure ne blessât les droits acquis des capitalistes et des compagnies engagées dans ces entreprises, et que cette législation, d'un caractère extraordinaire, n'eût pour effet d'empêcher les particuliers de diriger leurs affaires à leur guise. Certes, tout règlement, qu'il émane du Gouvernement ou d'une autre source, est nécessairement, jusqu'à un certain point, une entrave à la direction de certaines affaires qui, sans cela, auraient pu être conduites au gré de leur propriétaire, sans égard aux intérêts du public en général. Mais, en dehors de cette considération-là, la mesure dont il s'agit n'est pas de nature à causer la moindre crainte aux capitalistes qui ont placé des fonds dans ces entreprises, ni aux propriétaires de biens de la nature de ceux qui sont mentionnés dans ce bill, et il n'y a ici aucune disposition qui puisse alarmer ces gens-là. Les droits des propriétaires seront sauvegardés en entier, et il n'y sera pas porté la moindre atteinte. Le propriétaire désire transporter ses marchandises au marché le plus favorable, mais il semble que, dans le présent cas, son intérêt vient ou peut venir en conflit avec celui du public canadien, qui est essentiellement intéressé à pouvoir se servir de l'énergie électrique, chose aujourd'hui indispensable, pour ainsi dire; et ces deux intérêts venant en conflit, celui de l'individu doit s'effacer devant l'autre. Toutefois, dans le présent cas, l'intérêt individuel peut être parfaitement sauvegardé.

Il y a ou il y aura, sans doute, dans un avenir très rapproché, un marché suffisant, dans notre propre pays, pour la consommation d'une proportion considérable de l'énergie électrique qui peut être produite à Niagara, et tant que le producteur de cet article pourra en obtenir un prix raisonable—et le prix qu'il pourra en obtenir dans ce pays sera peut-être aussi élevé que partout ailleurs—il n'aura rien à perdre en se voyant obligé d'écouler sa marchandise dans le pays même qui l'aura produite. Pour ce qui est d'au moins deux des compagnies actuellement engagées dans la production de l'énergie électrique à Niagara, il a été fait des arrangements ayant pour objet d'assurer au public cet avantage particulier, et restreignant l'exportation de l'énergie ou de la fourniture de l'énergie aux Etats-Unis, conformément aux termes de ces arrangements. J'ignore jusqu'à quel point il peut avoir été jugé praticable de forcer les compagnies à respecter les termes de ces arrangements-là, c'est chose qui n'est aucunement venue à ma connaissance, mais autant que je puis en juger d'après les rapports publics et d'après l'examen des termes des contrats à cet égard, je crois que ceux qui avaient intérêt à forcer les compagnies au respect de ces contrats seront heureux de voir, dans ce bill, une disposition comme celle qu'il contient, parce qu'elle va certainement fournir un moyen de réaliser le but qu'ils ont dû se proposer. Si, d'après les dispositions de ce bill, il devient nécessaire d'agir, si un producteur quelconque manque de fournir au consommateur canadien la proportion d'énergie électrique que ce dernier désire, et qu'il est raisonnable qu'on lui fournisse, le consommateur a sous la main un moyen de forcer le producteur à s'exécuter, et ce moyen, c'est d'imposer sur toute quantité d'énergie électrique que le producteur cherchera à exporter, un droit qui le déterminera, en le prenant par son intérêt, à fournir, immédiatement et d'abord, l'énergie demandée par le consommateur canadien. Ainsi, le peuple de ce pays sera certain de jouir de ses propres avantages naturels. Voilà, en résumé, toute la portée de cette législation, et après mûr examen, il a semblé que les moyens que nous adoptons ici en proposant l'émission de permis aux conditions exposées dans le bill, y compris le pouvoir d'imposer un droit, si c'est nécessaire, pour restreindre une exportation trop considérable, seraient propres à assurer la réalisation de l'objet désiré.

Monsieur l'Orateur, je devrais peut-être profiter de cette occasion pour faire une autre observation, une seule. Toute la question relative à la surveillance des forces hydrauliques des chutes Niagara en particulier, ainsi que d'autres endroits situés le long de la ligne qui sépare ce pays des Etats-Unis, est, comme la Chambre le sait, sous la considération d'une commission internationale depuis quelques mois. Les rapports de cette commission sont devant la Chambre, et en y jetant un coup d'œil, on s'apercevra que, dans tous les cas où cela a paru nécessaire, les commissaires de la section canadienne se sont empressés de reconnaître l'esprit d'équité qui paraît animer les commissaires qui représentent les Etats-Unis. La lecture de ces rapports et l'examen attentif des résultats et des recommandations faites, d'un commun accord, par les deux sections de cette commission m'ont porté à conclure comme la commission elle-même et à songer qu'il conviendrait de profiter de cette occasion-ci de rendre justice aux commissaires représentant les Etats-Unis. Ils m'ont tout l'air de vouloir agir honnêtement, rien n'indique qu'ils désirent d'avantages injustes, ils paraissent même, dans l'intérêt de l'amitié et des bonnes relations internationales, disposés à sacrifier certaines prétentions qu'ils auraient peut-être pu chercher à faire valoir.

M. MACLEAN (York-sud) : De ce que vient de dire l'honorable ministre de la Justice, il ressort évidemment que nous avons bien fait de laisser ce bill en suspens, à la dernière session, parce qu'on voulait le faire adopter sans le rendre applicable aux compagnies qui existaient alors. S'il était devenu loi, aucune compagnie de ce pays n'aurait pu y être assujettie. Il peut être nécessaire d'intervenir, au sujet des compagnies déjà créées et de leurs prétendus droits.

dit le ministre de la Justice. Cela me remet en mémoire la déclaration faite par un éminent avocat devant un comité de cette Chambre et tendant à établir qu'une fois ces compagnies constituées en corporations, le Parlement ne pouvait aucunement intervenir à leur égard parce qu'elles avaient avec lui un contrat sacré auquel il était impossible de porter atteinte. C'est là une doctrine erronée, l'honorable ministre de la Justice vient de nous le dire et de nous déclarer qu'il se propose d'intervenir de quelque façon à l'égard de ces corporations. Je voudrais pouvoir affirmer que ce bill n'a pas pour objet de faciliter l'exportation de l'énergie électrique de ce pays aux Etats-Unis. J'attendrai qu'il soit imprimé et que je l'aie vu, pour me prononcer.

Mais ce que je pense à présent du bill actuel et de celui de la dernière session, c'est que l'un et l'autre ont eu pour objet de faciliter l'exportation de l'énergie électrique aux Etats-Unis. J'ose croire qu'il n'en est pas ainsi et que nous ne sommes pas à parler de l'adoption d'une loi qui puisse faciliter l'établissement d'un système en vertu duquel l'énergie électrique de Niagara sera absorbée à notre détriment parce que ce système dominera non seulement sur le côté américain, mais sur le côté canadien de la frontière. Voilà ce qu'il faut redouter. Le peuple de ce pays va surveiller cette mesure et la critiquer avec le plus grand soin. J'espère que le bill sera bientôt imprimé et que les autorités provinciales seront consultées par rapport à cette question. J'ai confiance, sans toutefois avoir entièrement confiance, que ce bill aura pour effet d'imposer sur l'exportation un droit suffisant pour assurer à ce pays l'usage de toute l'énergie électrique qu'il produit. Nous pouvons employer toute cette énergie, et lorsqu'il s'agit de politique nationale, ce serait le comble de l'absurdité de travailler à générer du pouvoir électrique et d'en faciliter ensuite l'exportation dans un pays étranger pour lui aider, à s'établir, à s'éclairer, et à faire fonctionner ses manufactures.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

PENSIONS DE RETRAITE, POUR LA VIE, A CERTAINS EMPLOYES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

L'hon. M. EMMERSON : Je propose que la Chambre se forme en comité mardi prochain pour étudier le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient d'établir un fonds pour pourvoir à des pensions de retraite, pour la vie, en faveur de certains employés des compagnies du chemin de fer de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, et d'autoriser une contribution, par Sa Majesté, audit fonds, à même les recettes brutes desdits chemins de fer, d'une somme n'excédant pas $100,000 par année.

Avis du consentement de Son Excellence à la présentation de ce projet de résolution a été reçu.

(La motion est adoptée.)

COMMUNICATIONS TELEGRAPHIQUES ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. MARTIN (Queen, I. P.-E.) : Avant que l'ordre du jour soit appelé je désirerais traiter, durant quelques minutes, une question qui est d'urgence pour ma province et dont j'ai donné avis à M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : M. Martin, député de Queen, demande qu'il lui soit permis de signaler au Gouvernement et à la Chambre l'interruption des communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme du Canada. Je crois que le règlement permet la discussion de cette question. La Chambre consent-elle à ce que l'honorable député propose l'ajournement dans le but de traiter le sujet dont il s'agit ?

(Permission accordée.)

M. MARTIN (Queen, I. P.-E.) : Monsieur l'Orateur, je ne désire pas occuper bien longtemps l'attention de la Chambre. La députation le sait, les communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ne sont pas sous le contrôle du Gouvernement. J'apprends que le câble sous-marin, seul moyen de communication télégraphique entre ma province et la terre ferme, s'est brisé, et que les communications télégraphiques se trouvent interrompues. La Chambre l'admettra, cette province se trouve ainsi dans un sérieux embarras. C'est une des conditions de la convention intervenue avec le Canada que les communications télégraphiques soient maintenues aux frais du gouvernement fédéral. Ce câble sous-marin qui a coûté fort cher et a été posé par la Anglo-American Cable Co., s'est brisé. Le service est désorganisé. Le seul service que nous ayons à présent, c'est celui des bateaux d'hiver. Le système Marconi a été établi là et les communications se font ainsi jusqu'à un certain point. L'honorable ministre intérimaire des Travaux publics (M. Fisher) le sait, sur le côté sud de la province, il y a une station Marconi et l'on a proposé qu'elle soit utilisée pour le transport des messages à travers le détroit, en même temps qu'un des bateaux, pendant que le Gouvernement fera des arrangements pour rétablir les moyens ordinaires de communication. Le Gouvernement pourrait peut-être fort bien intervenir à présent et assurer le maintien des communications au moyen de deux stations Marconi dont l'une serait située dans la province et l'autre sur la terre ferme. La Chambre connaît certainement les difficultés qui existent entre la compagnie Marconi et la Anglo-American Cable Co. qui prétend avoir un monopole, mais le câble de cette dernière compagnie s'est brisé, et comme il doit en

coûter fort cher pour le réparer, je crois que le Gouvernement devrait s'adresser maintenant à cette compagnie et voir quelles conditions elle ferait pour lui permettre à lui-même d'établir un système différent. Quoi qu'il en soit, j'ai fait mon devoir en signalant cette question à la Chambre.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Monsieur l'Orateur, en ma qualité de ministre intérimaire des Travaux publics je recevais, hier soir, un télégramme m'informant de l'interruption des communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. J'ordonnai immédiatement que la compagnie fût avertie d'avoir à faire des démarches pour rétablir les communications aussitôt que possible. N'ayant aucun rapport au sujet de cette affaire j'avoue ne pas connaître encore s'il est possible de rétablir ces communications à cette époque-ci de l'année. Et je comprends parfaitement qu'il peut se présenter des difficultés que, toutefois, il est du devoir de la compagnie de résoudre, d'après son contrat avec le Gouvernement. Je ne crois pas pouvoir faire plus que de dire que mon honorable ami (M. Martin) a fait remarquer à bon droit, quant au changement à opérer dans les moyens de communication en établissant, par exemple, le système de télégraphie sans fil Marconi à travers le détroit de Northumberland, que le monopole ou les droits que la compagnie dont il a parlé peut avoir au sujet des communications avec l'île du Prince-Edouard sont douteux, et que, avant que le Gouvernement puisse entreprendre de modifier le système de communication, il devra étudier la question de ces droits-là et voir ce qu'il conviendrait de faire pour y mettre fin, si toutefois ils existent.

Il y a déjà un certain temps que dure l'arrangement intervenu entre la compagnie et le Gouvernement, et si je ne me trompe, c'est la première fois qu'il se produit une interruption de communications télégraphiques. Certes, s'il s'en produisait souvent, il serait sage de conclure d'autres arrangements dans l'intérêt de l'île et du pays en général. J'espère recevoir, dans une couple de jours, d'autres renseignements, que je serai heureux de communiquer à l'honorable député et à la Chambre.

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable ministre intérimaire des Travaux publics ayant parlé de Marconi et de son système de télégraphie, je profiterai de cette occasion pour lui demander si la compagnie Marconi, qui devait envoyer des messages à travers l'Atlantique et que nous avons subventionnée, il y a quelques années, a réussi à nous assurer un moyen régulier de communication ?

L'hon. M. FISHER : Non, pas encore.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai à l'honorable ministre si, d'après les termes du contrat intervenu entre le Gouvernement et cette compagnie dont il a parlé, le Gouvernement peut avoir recours contre elle dans le cas ou elle faillirait, dans un temps raisonnable, de protéger les communications qui viennent d'être brisées ? Je comprends que la compagnie a certains privilèges spéciaux. Il fut un temps ou elle jouissait d'un privilège exclusif,—peut-être en jouit-elle encore—celui d'expédier les messages télégraphiques dans l'île du Prince-Edouard. Je suppose qu'il doit y avoir certaine obligation concurrente de la part du Gouvernement, et quelque moyen de remédier, par suite de cette obligation concurrente, au mal qui pourrait se produire.

L'hon. M. FISHER : Je répondrai à mon honorable ami que je n'ai pas encore eu le temps d'étudier le contrat assez à fond pour pouvoir me prononcer sur les points qui viennent d'être soulevés, mais je l'étudierai et je serai heureux de donner à mon honorable ami les renseignements qu'il demande.

M. STOCKTON: Monsieur l'Orateur, avant que la séance soit levée je désirerais signaler à l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux)—je regrette qu'il ne soit pas a son siège dans le moment—et en son absence, au très honorable premier ministre, une plainte qui, je crois, intéresse toute la députation. Le ministre du Travail a présenté un bill, il y a près d'un mois, et je vois qu'il figure sous le n° 10 des ordres du jour.

M. L'ORATEUR : Je crois que la discussion doit se restreindre au point particulier dont le débat a été demandé par la motion que l'on a faite.

M. STOCKTON : C'est une motion d'ajournement, et par conséquent . . .

M. R. L. BORDEN : Le règlement dit que la discussion doit être limitée à un seul point.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.): J'ajouterai encore une couple de mots. Comme il doit probablement s'écouler un certain temps avant que la compagnie puisse réparer son câble, je demanderai à l'honorable ministre si, dans l'intervalle, le Gouvernement voudrait permettre à la compagnie de se servir du système Marconi établi sur le côté sud de la province, et des bateaux d'hiver, pour maintenir des communications de quelque façon. Ce serait faciliter, dans une certaine mesure, l'expédition des affaires.

(La motion est rejetée.)

NOMINATION D'UN JUGE A SAINT-HYACINTHE.

Sur l'appel de l'ordre du jour :

M. BERGERON : Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de demander à M. le premier ministre si le Gouvernement à l'intention de nommer un juge à Saint-Hyacinthe en remplacement du juge Madore, décédé il y a plus

de deux mois, je crois. Un de mes amis m'ayant posé cette question, je serais très heureux que M. le premier ministre me fît comprendre à quelle date la nomination doit se faire.

Sir WILFRID LAURIER : Deux mois, ce n'est pas bien long. Nous sommes à étudier la question.

M. R. L. BORDEN : Quelques mois, se n'est pas bien long, dit M. le premier ministre. Il a voulu, sans doute, faire allusion à la vacance qui existe depuis dix mois dans la magistrature de la Nouvelle-Ecosse. Il pourrait nous donner quelques renseignements à ce sujet. Il est peu flatteur pour le barreau de cette province, du moins pour les libéraux qui en font partie, que l'on n'ait encore pu trouver personne pour remplir cette vacance-là.

Sir WILFRID LAURIER : Cette vacance existe depuis plus longtemps que l'autre, je l'admets ; mais de ce qu'elle n'a pas encore été remplie, il ne faut pas conclure d'une façon défavorable au barreau de la province de la Nouvelle-Ecosse. Ce retard fait plutôt voir combien il est difficile de faire un choix lorsqu'il y a pléthore de bons sujets. Je serai heureux de pouvoir remplir la vacance avant longtemps.

3e LECTURE.

Du bill (n° 22), déposé par sir Wilfrid Laurier, et ayant pour objet de modifier l'Acte de la naturalisation.

INSPECTION DES DENREES ALIMENTAIRES.

Deuxième lecture et discussion en comité du bill (n° 33) ayant pour objet d'assurer une surveillance et une inspection plus sévères des conserves alimentaires, de la viande et du poisson,—le dit bill déposé par l'honorable M. Fisher.

Articles 2, définitions—

M. SMITH (Wentworth) : Ce bill est important et ne devrait pas être adopté sans avoir été étudié avec soin. Je demanderai à l'honorable ministre si, pendant les vacances, il en a été envoyé des exemplaires aux différents fabricants de conserves de fruits, de végétaux et de viande de ce pays. Avant de poursuivre l'examen de ce bill il faudrait, à mon sens, en envoyer des exemplaires à tous les intéressés, afin de connaître ce qu'ils en pensent, attendu qu'il contient des dispositions très sévères par rapport à la mise en conserves non seulement des viandes, mais des fruits, des végétaux et d'autres denrées alimentaires. Pour moi, je trouve que plusieurs dispositions de ce bill sont très dignes d'approbation. Il peut se diviser en deux parties. La première traite de l'inspection des fabriques dans le but de s'assurer si les denrées qui doivent être mises en conserves sont saines, en bon état de propreté et de conservation, et si les fabriques et leurs environs sont aussi dans une condition satisfaisante. Producteurs et consommateurs admettront que c'est là un pas dans la bonne voie. La seule objection que l'on puisse faire à cette disposition du bill, c'est que, dans la province d'Ontario du moins— je ne puis parler au nom des autres provinces— il se fait déjà une inspection périodique. Le gouvernement provincial a un inspecteur qui visite toutes les fabriques plusieurs fois au cours de la saison, pour voir si elles sont dans des conditions hygiéniques satisfaisantes et si les denrées que l'on met en conserves sont aussi en bon état. Par conséquent, ce bill tend à faire faire un ouvrage qui se fait déjà, du moins dans cette province. Il se peut que des inspections plus fréquentes ne nuisent en rien ; cependant elles causeront à cette province-là des dépenses qui ne paraissent pas nécessaires quant à elle. L'autre division du bill, c'est-à-dire celle qui a trait au marquage de tous les colis, est peut-être plus susceptible de critique. Il y est proposé que dans toutes les fabriques de conserves de viande, il se tienne continuellement un ou des inspecteurs chargés non seulement d'inspecter le bétail sur pied et les carcasses, mais d'examiner les méthodes de paquetage dans tous leurs détails, et même de marquer et d'estamper les récipients. En d'autres termes, les conserves alimentaires seront mises sur le marché comme ayant été inspectées par le Gouvernement. Cela va coûter fort cher, nécessairement. Je ne vois pas que l'on puisse s'opposer, pour d'autres raisons que celles-là, à cette partie du bill qui traite de la bonne qualité des denrées à être mises en conserves. On dira peut-être que c'est nuire, dans une certaine mesure, à l'industrie et au commerce du pays, que c'est nuire à ceux qui, à présent, ont la sagesse de n'offrir en vente que des produits préparés d'une façon irréprochable. C'est peut-être le faire déchoir du rang supérieur qu'il occupe grâce à son bon sens et à sa prudence, et élever au même niveau que lui le fabricant qui, sans mettre d'ingrédients délétères dans ses conserves, ne les prépare pas d'une manière aussi hygiénique que l'inspecteur pourrait le désirer. Toutefois, je ne saurais critiquer sévèrement cette disposition qui se rapproche d'une modification que j'ai voulu faire subir à la loi sur la marque des fruits, en 1903. Le ministre de l'Agriculture combattit alors ma proposition sous le prétexte qu'elle entraînerait de trop grandes dépenses. Cet amendement était ainsi conçu :

> A la demande de toute personne ayant au moins un plein wagon de fruits, paquetés en colis fermés. . .

S'ils n'étaient pas en colis fermés, l'acheteur pourrait les voir. C'est pourquoi, j'imagine, le ministre se propose de faire apposer une marque sur les boîtes de conserves, atendu que l'acheteur ne peut pas

voir leur contenu. Voici quels étaient les termes de l'amendement :

A la demande de toute personne ayant au moins un plein wagon de fruits, paquetés en colis fermés, prêts à être expédiés, le département de l'Agriculture enverra un inspecteur compétent le plus tôt possible pour examiner ces fruits et marquer sur les colis la désignation de la qualité des fruits qu'ils renferment.

Cet amendement était moins radical que le présent projet de loi, car il faisait retomber une partie, sinon la totalité, du coût de l'inspection sur celui qui la demandait.

Son but était de protéger le consommateur et de lui donner l'assurance qu'en achetant un colis marqué N° 1 ou N° 2, il se procurait un produit de cette qualité. Afin d'établir que l'application de la loi actuelle sur la marque des fruits n'obvie pas à tous les inconvénients, qu'on me permette de citer une courte lettre qu'un membre de cette Chambre a reçue d'un citoyen de Rosthern (Saskatchewan). Celui-ci écrit :

Toutefois, il y a une question qu'on devrait signaler au département de l'Agriculture. J'en ai parlé aujourd'hui à notre représentant à l'assemblée législative, M. McCraney, en lui disant que je vous écrivais à ce sujet. Il s'agit de la désignation de la qualité et de l'inspection des pommes. Dernièrement, j'ai acheté (par l'intermédiaire d'une maison de Winnipeg) dans l'Ontario un plein wagon de pommes qui, dans plusieurs cas, ne répondaient pas à la désignation de la qualité que portaient les colis. J'ai reçu des " northern spies " désignées sous le n° 1 qui sont tout à fait impropres à l'expédition. Elles sont petites, vertes, meurtries et piquées des vers. Certes, elles ne méritent pas d'être désignées sous le n° 2 et, cependant, elles portent le n° 1. On rencontre ici et là un baril portant la désignation de " spy ", bien que les pommes qu'il contient soient d'une tout autre variété. On pourrait attribuer cela à un accident mais il ne saurait y avoir d'accident dans ce cas, attendu qu'une quantité de barils renferment de ces pommes que les cultivateurs de l'Ontario donnent en pâture aux pourceaux. Je pourrais fournir une multitude de preuves de ce que je dis. Il y a, je crois, une loi qui interdit cette pratique; mais elle est lettre morte, apparemment. Il n'y a pas lieu de s'étonner que les fruits du Canada soient tenus en suspicion sur le marché anglais, si on exporte là-bas des fruits comme ceux qu'on envoie ici.

Cela soit dit dans l'unique but de démontrer la nécessité de faire mettre sur les colis renfermant des pommes la désignation suggérée. Cette fraude n'aurait pas eu lieu, si un inspecteur avait apposé un sceau officiel sur ces barils. Aussi, suis-je surpris de voir qu'après avoir repoussé une proposition tendant à faire indiquer sur les colis renfermant des pommes la désignation du contenu, aux frais de la personne qui aurait demandé l'accomplissement de cette formalité, le ministre propose maintenant de faire apposer, aux dépens de l'Etat, par un inspecteur public un sceau et une désignation sur chaque boîte de conserves de viande de deux livres de contenance. Je me demande si le Gouvernement est excusable de se livrer à cette lourde dépense, car la dépense sera nécessairement considérable. En effet, il se propose de faire faire l'inspection de toutes les boîtes de fer-blanc contenant des viandes, y compris la volaille. Dans presque toutes les fabriques de conserves de fruits ou de légumes, au Canada, ou, du moins, dans un grand nombre de ces établissements, on prépare des conserves de volaille. Sous la même désignation, on comprendrait aussi, j'imagine, un mets appelé " fèves au lard ". Celui-ci se prépare dans plusieurs fabriques de conserves du pays. J'ignore à combien d'établissements s'appliquerait cette disposition de la loi, mais ils seraient nombreux. L'accomplissement de cette formalité coûterait cher et il y a lieu de se demander si les autorités sont excusables de dépenser une aussi forte somme afin de faire apposer un sceau et une désignation de la qualité sur chaque boîte renfermant deux ou trois livres de conserves de viande préparées au pays.

Quoiqu'il soit à désirer que nous nous assurions que les aliments mis en boîtes sont sains et purs, il me semble qu'avant de franchir une autre étape et d'adopter le projet de loi, nous devrions écouter les représentations des fabricants de conserves de toutes sortes auxquels il s'appliquera. Nous devrions suspendre nos délibérations pendant une couple de semaines et transmettre un exemple du bill à toutes les fabriques de conserves. On peut se procurer une liste de ces établissements ; on en trouverait probablement une au département de l'Agriculture. Il serait facile de communiquer un exemplaire du projet de loi à tous les intéressés en deux jours et de leur demander leur avis, au moyen d'une lettre circulaire. Nous saurions alors si cette proposition soulève des objections et nous aurions quelque chose pour nous guider.

M. ALCORN : Ainsi que l'a fait observer le représentant de Wentworth (M. Smith), ce projet de loi tend à entraver sérieusement les opérations d'un grand nombre de maisons de commerce de ce pays. Dans le comté que j'ai le privilège de représenter, il y a environ treize fabriques de conserves qui seront toutes soumises à la surveillance des inspecteurs nommés en vertu des dispositions de cette loi.

Pendant l'ajournement, j'ai reçu un exemplaire du bill et j'en ai demandé d'autres afin de les remettre à chacune des personnes du comté de Prince-Edward intéressées dans cette industrie. Jusqu'ici, je n'ai pu m'en procurer que quatre. Je ne croirai pas avoir accompli mon devoir tant que je n'aurai pas mis chacun de mes commettants que cette question intéresse, en état de connaître à fond les prescriptions du bill. Par conséquent, je m'unis à celui qui a pris la parole avant moi pour demander qu'on réserve ce projet de loi pendant une couple de semaines jusqu'à ce que ces fabriques se prononcent.

M. MACLAREN : Je dois dire que j'ai la même requête à présenter. Mardi dernier, je me suis rendu à Ottawa en compagnie d'un membre d'une compagnie de salaisons du comté que je représente, M. White, de la " White Packing Co." Il désirait vivement que la question fût étudiée avant l'adoption du projet de loi et il demandait du délai. Avant que la Chambre prenne une décision finale, il désire que des représentants des fabricants de conserves et des saleurs se rendent auprès du ministre de l'Agriculture. Je demande donc qu'on réserve le bill pour nous permettre de recueillir des renseignements. Hier, à la requête de cette personne, je lui ai transmis un exemplaire du projet de loi. Les fabricants de conserves élèveront la voix. Ils désirent faire connaître leur sentiment à la Chambre avant l'adoption du bill.

L'hon. M. FISHER : En réponse aux honorables députés, je dirai qu'avant les vacances de Noël, on m'a prié de faire imprimer et distribuer le projet de loi. Celui-ci fut transmis à tous les membres de la Chambre avant le premier de l'an. Chacun d'eux pouvait s'en procurer autant d'exemplaires qu'il voulait.

Lorsque la députation fut saisie du projet de résolution, tous les journaux du pays ont publié des comptes rendus fidèles de sa teneur et des délibérations auxquelles il donna lieu. J'ai reçu de nombreuses représentations par écrit de la part des intéressés, mais personne, pour bien dire, ne s'est élevé contre le principe du bill. On pouvait s'en procurer des exemplaires, en s'adressant au département ou aux membres du Parlement. Je n'ai pas reçu de protestation réelle, sauf une demande de la part de quelques personnes engagées dans cette industrie qui désirent exprimer leur avis avant l'adoption définitive du projet de loi. Je veux que cela ait lieu.

A vrai dire, je n'avais pas l'inteniton de demander au comité de mettre fin à ses travaux aujourd'hui. Je me proposais de renvoyer à un autre jour la suite de la discussion. Cependant, il serait regrettable de ne pas étudier les dispositions du bill dont la Chambre est saisie. Mon dessein n'était pas de brûler l'étape mais, après avoir délibéré quelque temps, de lever la séance. De cette manière, le public connaîtra les détails du projet de loi et il aura l'occasion de dire ce qu'il en pense. Je serai bien aise de prêter l'oreille aux commentaires qu'on voudra faire et, au besoin, de recevoir les délégués qui se présenteront.

M. KEMP : Les saleurs ont-ils reçu des exemplaires du présent bill ? Le ministre a-t-il des lettres d'eux ?

L'hon. M. FISHER : Ceux qui ont demandé des exemplaires du projet de loi en ont reçu. Je n'ai pas ordonné l'envoi d'exemplaires à tous les saleurs, mais j'en ai adressé aux députés. Ceux-ci, je le suppose, en auraient demandé d'autres s'ils en avaient eu besoin pour leurs commettants. Nous avons reçu plusieurs demandes et des exemplaires ont été envoyés aussitôt. Je ne saurais dire si des saleurs nous ont adressé ces demandes, mais quelques-uns ont dû le faire. Lorsque la Chambre adopta le projet de résolution, tous les principaux journaux publièrent un précis assez complet des explications qui furent données. Le bill ayant été imprimé, les correspondants des journaux à Ottawa en reçurent des exemplaires et publièrent les grandes lignes du projet de loi dans les grands centres. Plusieurs feuilles des deux partis firent paraître des articles qui commentaient d'une manière favorable les dispositions du bill.

M. KEMP : Je suppose que les lettres que le ministre a reçues se rapportent aux explications qu'il a données à la Chambre lors du dépôt du bill plutôt qu'aux prescriptions que ce dernier renferme.

L'hon. M. FISHER : Dans la plupart des lettres, on nous demandait des exemplaires du bill qui furent envoyés.

M. KEMP : Les intéressés n'ont pas eu le temps de critiquer le bill ni d'en étudier toutes les dispositions.

L'hon. M. FISHER : Il y a une semaine environ qu'ils ont reçu le projet de loi.

M. WILSON (Lennox-et-Addington) : J'ai demandé par écrit une douzaine d'exemplaires et je n'ai pu m'en procurer que deux. C'était tout ce qu'on pouvait me fournir.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas entrepris de dire au comité des impressions combien d'exemplaires il devait faire imprimer. Le département a reçu 500 exemplaires environ dont la plupart ont été distribués.

M. ALCORN : Le ministre dit que des exemplaires ont été adressés à tous ceux qui en ont demandé. J'en ai reçu un et j'ai voulu m'en procurer quatre. Je n'ai pu en avoir que trois.

L'hon. M. FISHER : Où vous êtes-vous adressé ?

M. ALCORN : Au bureau de la distribution. C'est un réel inconvénient pour un grand nombre de maisons de commerce du comté que je représente de ne pouvoir obtenir des exemplaires du bill et de n'en pas connaître la teneur avant que la Chambre en soit saisie.

M. MARSHALL : Je partage entièrement l'avis de l'honorable député (M. Alcorn). Les fabricants de conserves doivent peser avec soin le présent bill. Je tenais à me procurer quelques exemplaires pour le compte de certains fabricants de conserves de fruit, mais je n'ai pas réussi. A mes yeux, plusieurs prescriptions du projet de loi sont légitimes, mais je considère que l'inspection est inutile en tant qu'elle a trait à la qualité de la marchandise. La surveillance des fabriques, dans le but de

s'assurer qu'elles sont convenablement entretenues et que la propreté règne dans le voisinage, est un pas dans la bonne voie, mais il est inutile de nommer un inspecteur afin de faire examiner les aliments mis en boîtes. Il serait très difficile de trouver des personnes compétentes pour faire cette inspection. Ils sont très rares ceux qui peuvent dire que le maïs ou les pois sont propres à la fabrication des conserves.

De plus, la concurrence est si vive que cette inspection est inutile. En effet, si la marchandise n'est pas bien emballée et en bon état, la fabrique de conserves devra bientôt fermer ses portes. En vertu de la loi de l'Ontario, il y a des inspecteurs des deux sexes. L'inspecteur examine si les arbres de transmission et les courroies sont disposés de manière à prévenir les accidents. L'inspectrice s'occupe du local où les femmes travaillent. Cette inspection procure beaucoup de contentement, si je suis bien renseigné.

L'inspection de la qualité des aliments mis en boîtes par des personnes habiles serait une source de fortes dépenses. De plus, elle ferait naître des sentiments de jalousie. Chacun a différentes manières—qu'il prise fort—d'emballer sa marchandise. Quelques emballeurs reçoivent des salaires très élevés. L'inspecteur, qui visiterait les fabriques les unes après les autres, commettrait des indiscrétions et causerait beaucoup d'embarras. Pour cette raison, je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'un inspecteur examine la qualité des aliments mis en boîtes. Cependant, les autorités fédérales peuvent nommer un deuxième inspecteur afin de faire faire l'inspection des fabriques et de leur voisinage.

Il y a une disposition que j'aimerais à trouver dans le bill. Je voudrais que chaque boîte de fer-blanc portât le nom de l'emballeur. Il existe un grand nombre d'étiquettes spéciales. Les clients importunent les fabricants afin d'avoir de ces étiquettes. Ils ne veulent pas y voir figurer le nom du fabricant, mais nous désirons que ce nom y soit et qu'on puisse l'apercevoir facilement.

L'hon. M. FISHER: Le nom de la maison?

M. MARSHALL : Oui. J'espère que le ministre pourra réserver le bill, car celui-ci contient plusieurs dispositions qui demandent réflexion. J'aimerais que le projet de loi fût envoyé à toutes nos fabriques de conserves alimentaires.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'est peut-être pas directement responsable du nombre insuffisant des exemplaires, mais l'inconvénient n'en existe pas moins. Le bill intéresse sensiblement un grand nombre de personnes qui devraient en connaître la teneur et avoir l'occasion d'exprimer leur avis à son sujet. Il semble à propos d'en faire publier immédiatement de nouveaux exemplaires. Cela demanderait peu de temps et on devrait y voir tout de suite. De quelle manière le ministre entend-il recevoir les représentations des intéressés: au département ou devant un comité de la Chambre ?

L'hon. M. FOSTER : Il serait préférable de les recevoir au département qui est responsable de ce projet de loi, et qui accordera toutes les facilités possibles à ceux qui viendront et aux députés qui présenteront des délégués. Confier l'étude du bill à un comité spécial, ce serait entraver l'expédition des affaires. Je ne veux pas hâter l'adoption du projet de loi et je me contenterai de le mettre en délibération dans l'intervalle. Cela nous permettra d'en mieux comprendre la portée plus tard.

M. R. L. BORDEN : Je n'y vois pas d'objection.

L'hon. M. FISHER : Les journaux publieront des comptes rendus de nos délibérations. Comme tout le monde les lit, ils faciliteront la discussion et éclaireront ceux qui auraient des représentations à nous faire.

M. R. L. BORDEN : Le ministre consentira peut-être à adopter une ligne de conduite que nous avons déjà suivie dans d'autres circonstances. Tout article exigeant une plus ample discussion serait réservé, afin de nous permettre d'y revenir plus tard

L'hon. M. FISHER : C'est ce que j'étais sur le point de proposer. Il y a des articles auquels personne ne trouvera à redire. Ceux qui prêteront le flanc à la discussion seront réservés.

J'avoue que je croyais avoir pris des mesures suffisantes pour assurer une bonne distribution du bill. Je suis fort surpris de constater qu'on éprouve des difficultés à s'en procurer des exemplaires. Cela prouve, naturellement, l'intérêt qu'on attache au projet de loi, et j'en suis bien aise. La distribution faite pendant les vacances avait pour but de livrer le bill à la publicité, afin de nous mettre en état de la délibérer à la rentrée des Chambres.

Convaincu que la députation est prête à étudier le projet de loi tel quel, je dirai quelques mots en réponse au député d'Elgin-est (M. Marshall). . .

M. R. L. BORDEN : Avant que le ministre attaque ce sujet, me sera-t-il permis de lui suggérer de réserver tous les articles du bill, de n'en adopter aucun aujourd'hui. Cela ferait mieux l'affaire de certains députés qui s'intéressent vivement à cette question. Rien ne s'y oppose, n'est-ce pas ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. R. L. BORDEN : Cela ne causera aucun retard ?

L'hon. M. FISHER : Nullement.

M. TAYLOR : Je signalerai au ministre une lettre que m'a adressée l'un des cultivateurs les plus éclairés de ma circonscription électorale, après avoir lu dans les journaux

un compte rendu du projet de loi. Sa lettre est couchée en ces termes :

14 décembre 1906.

M. George Taylor, député,
Gananoque,

Cher monsieur,—J'ai trouvé dans le " Star ", de Montréal, vos commentaires sur les entrepôts frigorifiques et la pureté des denrées alimentaires. Il m'est venu en l'idée que, quant à protéger le public contre la sophistication des aliments, on devrait aussi protéger le cultivateur qui achète de la nourriture pour ses bêtes à cornes et ses cochons. Depuis quelques années, on commet des abus criants au détriment des cultivateurs de ce pays en leur vendant, sous des désignations alléchantes, des fourrages sans valeur. Bien que plusieurs d'entre eux aient découvert cette supercherie, d'autres sont encore dupes.

Or, j'ai pensé que votre digne ami, le ministre de l'Agriculture, pourrait faire quelque chose pour les cultivateurs en prenant les moyens de faire vendre ces fourrages sous leur nom véritable ou d'en déterminer la valeur à l'aide d'une analyse. La plus grande partie de cette marchandise n'a vraiment aucune valeur et se compose de balles d'avoine, de glumelles de blé, de cosses de sarrasin, etc. Je vous envoie cinq échantillons. Les échantillons nos 1, 2, 3 et 4 proviennent de la minoterie McAllister, de Peterborough. L'échantillon n° 5, qui est le meilleur, a été pris à la minoterie O'Gilvie. Le n° 1 porte le nom de mélange de sarrasin et d'avoine; le n° 2, de mélange de sarrasin, de maïs et d'avoine; le n° 3, de mélange haché. Le n° 4, de mélange moulu et le n° 5, de pâture d'avoine.

Si vous désirez connaître la valeur alimentaitaire de l'une de ces nourritures, mettez-en une pincée dans votre bouche et mastiquez-la. D'ailleurs, un connaisseur ne prendra pas de temps à vous dire qu'elles ne valent rien. Pourtant, nos cultivateurs ont payé cette marchandise $22 à $26 la tonne. C'est en grande partie les rebuts de la fabrique des farineux alimentaires de Peterborough. Ils peuvent plutôt servir de combustible que de nourriture pour les animaux.

Je regrette de n'avoir pas de sacs à échantillon, car j'aurais pu vous en envoyer plus. Je suis convaincu que les cultivateurs sont à cet égard soumis à une injustice criante, bien que tous ne le sachant pas attendu que ces déchets sont si bien mélangés et moulus qu'il est impossible de découvrir la supercherie.

Je ne vous demande pas de vous servir de cette lettre. Je m'en remets entièrement à vous; agissez à votre guise.

Voilà ce que dit l'un des cultivateurs les plus éclairés. Il m'envoie des échantillons de la marchandise qu'il a achetée et déclare qu'on constaterait, au moyen d'une analyse qu'elle n'a aucune valeur, si ce n'est comme combustible.

Si le ministre réserve le présent bill, à la demande des fabricants, je crois qu'il entendra de nouveau parler de cette question. Selon moi, le projet de loi devrait s'appliquer à la nourriture des animaux aussi bien qu'à celle des hommes. Le département de l'Agriculture devrait certainement y voir.

L'hon. M. FISHER : J'éprouve de la sympathie pour le correspondant de l'honorable député (M. Taylor). Je sais que, dans tout le pays, cette pratique cause beaucoup d'inconvénients. J'ai cherché de temps à autre le moyen de la supprimer. J'avoue que je n'ai pas réussi. Je serais bien aise de trouver un remède. Si mes efforts ont été infructueux, cela ne veut pas dire que je me suis découragé.

D'un autre côté, cette question est étrangère au but du projet de loi qui nous occupe et on pourrait difficilement la résoudre à l'aide de ses dispositions. Je ne doute pas de l'exactitude des déclarations du correspondant de l'honorable député. Un cultivateur ordinaire peut difficilement se rendre compte de la qualité de cette marchandise. Il y a une si grande quantité de ces mélanges qu'il est presque impossible de les classer ou de les réglementer. Ainsi que l'a dit mon honorable ami, ce sont le plus souvent des produits secondaires des fabriques de denrées alimentaires de toutes sortes. Il y en a une grande variété à cause du nombre des fabriques et de l'époque de la production. J'avoue qu'un grief existe, mais je ne puis m'empêcher de croire que cette question est étrangère au sujet de nos délibérations.

M. TAYLOR : Je remettrai ces échantillons au ministre, qui pourra les passer à son analyste, afin de savoir si les affirmations de mon correspondant sont exactes.

L'hon. M. FISHER : Au laboratoire de la station agronomique, on fait constamment l'analyse de denrées semblables et on renseigne les intéressés. Nous sommes toujours prêts à rendre ce service. Mais, celui qui fait analyser un certain mélange, lorsqu'il demande le même article à la même fabrique, peut recevoir une tout autre marchandise. La quantité de matières nutritives que renferment les produits secondaires d'une fabrique dépend beaucoup du mode de fabrication de l'article principal.

M. BLAIN : Je suis porté à croire que le présent bill est excellent sous certains rapports, et que le ministre de l'Agriculture est animé de bonnes intentions.

Cependant, il me semble qu'il rendrait service au public et éclairerait le comité en nous faisant connaître quelles sont les lois des différentes provinces sur l'inspection des conserves de viande et autres denrées. Parmi la population de l'Ontario, l'impression se propage que les lois, tant provinciales que fédérales sont trop nombreuses et que plusieurs prescriptions législatives sont mal appliquées. L'honorable député d'Elgin-est a fait observer que la loi provinciale dans Ontario pourvoit à une inspection des fabriques de conserves. Il nous a expliqué qu'un inspecteur est chargé de voir à ce que les machines soient en bon ordre et qu'un autre surveille la fabrication des produits. J'aimerais entendre le ministre nous donner des explications complètes sur les lois actuellement en vigueur dans

l'Ontario et les autres provinces concernant l'inspection des établissements de conserves.

L'hon. M. FISHER : Les lois ne sont, en somme, que des dispositions sanitaires adoptées par les gouvernements provinciaux. Elles visent surtout la santé publique dans les différentes localités. Règle générale, l'application en est confiée aux bureaux d'hygiène. Je puis parler avec connaissance de cause des lois de Québec qui me sont familières et je suis informé que les dispositions de la loi d'Ontario sont à peu près les mêmes. Dans la province de Québec, les règlements sont administrés en vertu de la loi relative à la santé publique. Celle-ci pourvoit à la formation d'un bureau d'hygiène dans chaque municipalité et ce bureau est autorisé, entre autres choses, à fermer les portes d'un abattoir, à prévenir les abus et à intervenir partout où il considère que la santé publique est menacée. Si, au cours de ses investigations, il constate qu'un étal de boucher, un abattoir, ou tout autre établissement vendant des denrées alimentaires, pèche contre les règles de l'hygiène, il peut le condamner.

Tout cela relève de l'administration provinciale mais ne vient pas en conflit avec le travail d'inspection que le parlement canadien pourrait entreprendre. Je ne suis pas prêt à dire que les autorités fédérales n'auraient pas le droit d'intervenir dans le fonctionnement de ces bureaux d'hygiène. Le ministre de la Justice que j'ai consulté semble aussi de cet avis, mais il dit que, dans la pratique, ces questions sont laissées aux autorités provinciales, et que ce n'est que dans des conditions qui ne se sont pas encore présentées que l'intervention du gouvernement fédéral pourrait être utile ou nécessaire.

L'inspection dont j'ai parlé est faite dans un but sanitaire. Celle que mentionne l'honorable député d'Elgin-est est établie en vertu de la loi sur l'inspection des fabriques qui concerne la sûreté des employés, le bon état des machines, afin de prévenir, par exemple, l'explosion d'une chaudière, la rupture d'un volant, etc. Cette inspection n'a rien à faire avec les produits de la fabrique ou les matériaux qu'elle emploie.

L'inspectrice dont parle l'honorable député est nommée en vertu de la loi concernant la protection des femmes et des enfants travaillant dans les manufactures. Ses fonctions consistent à empêcher qu'on n'engage des enfants au-dessous d'un certain âge et à faire observer les conditions hygiéniques dans les usines. Je ne crois pas que l'on puisse confier à ces fonctionnaires l'inspection que nous établissons par le présent bill.

Je n'ai peut-être pas bien saisi ce que le député d'Elgin-est a dit de l'opportunité d'une inspection des aliments employés dans la fabrication des conserves. Un article du bill décrète que ceux-ci seront examinés et devront être de bonne qualité. Cette disposition a beaucoup d'importance à mes yeux. Il me semble à propos d'autoriser l'inspecteur à s'assurer que les légumes ou les fruits apportés à la fabrique pour être convertis en conserves sont sains. Ce n'est pas mon dessein de l'appeler à dire si le maïs, par exemple, a atteint un degré suffisant de maturité ni si les pois sont assez mûrs ou assez gros pour être mis en boîtes. Toutefois, je crois à la nécessité d'une inspection pour constater si le maïs, les pois, les tomates, les fruits ou les viandes sont propres à l'alimentation. C'est d'une semblable inspection qu'il s'agit dans le projet de loi.

D'après l'article 2 du bill, celui-ci ne s'applique qu'à l'exportation hors du Canada ou hors de la province où est situé l'établissement. Au cours du débat sur le projet de résolution, quelqu'un a suggéré d'appliquer la loi au commerce intérieur aussi bien qu'à l'exportation. J'ai accueilli cette proposition avec les plus grands égards. J'ai compris les motifs de celui qui la faisait et les raisons qu'il peut y avoir de procurer des aliments sains à la population canadienne comme aux étrangers. Toutefois, deux choses nous en empêchent dans le présent cas. D'abord, ce serait une impossibilité matérielle. Si la loi devait s'appliquer aux étaux des bouchers, aux abattoirs et à tous les fabricants de denrées alimentaires pour la consommation intérieure comme pour l'exportation, nous ne pourrions pas la faire observer. Il arriverait inévitablement de deux choses l'une : les dispositions de la loi seraient lettre morte ou il faudrait les modifier au point d'amoindrir les garanties dont nous voulons entourer notre commerce d'exportation. C'est une difficulté réelle, selon moi.

C'est le député de Wentworth (M. Smith), si je ne me trompe, qui a mentionné la loi sur la marque des fruits. Celle-ci ne décrète par l'inspection de tous les fruits en colis fermés. Cette entreprise serait irréalisable. Voilà l'une des raisons principales qui nous ont engagé à ne pas établir cette inspection, en adoptant la loi sur la marque des fruits.

Toutefois, nous avons décrété qu'une inspection pourrait avoir lieu en tout temps, si on le jugeait à propos. Cela a eu lieu et, je puis le dire sans vantardise, d'une manière satisfaisante. De même, dans le présent cas, il serait matériellement impossible d'appliquer intégralement la loi à tous les étaux de bouchers et à tous les abattoirs, à la campagne aussi bien que dans les grands centres. Pour entreprendre une pareille tâche, il faudrait simplifier les rouages, et amoindrir les garanties dont la loi doit entourer l'exportation et le commerce interprovincial au point de les rendre illusoires. Même en simplifiant et en modifiant les prescriptions de la loi, nous pourrions difficilement les appliquer à tous les petits étaux et à tous les établissements où se fabriquent ou se vendent des denrées alimentaires. Voilà la difficulté que je prévois lorsqu'on me demande de faire tomber le

commerce intérieur sous les dispositions de la loi nouvelle.

Il y a une autre difficulté ainsi qu'une autre raison de n'en rien faire. Les lois sur la santé publique des différentes provinces renferment des prescriptions efficaces à ce sujet. Les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Manitoba et autres—ces quatre-là, du moins—ont adopté des lois sur l'hygiène qui établissent une surveillance assez sévère et une inspection des établissements au point de vue de la santé publique. Ces lois s'appliquent en général aux étaux des bouchers et aux abattoirs. Elles décrètent l'inspection des magasins de détail et des marchés dans les villes. Elles ont jusqu'ici assez bien réussi à faire observer les règles de l'hygiène. Cependant, cette surveillance et cette inspection des autorités provinciales ou municipales sont impuissantes et inefficaces, lorsqu'il s'agit de la fabrication des denrées destinées à d'autres localités. En effet, la constitution ne permet pas aux provinces ni aux municipalités de réglementer ce commerce. Par conséquent, le Parlement doit se charger de ce soin.

Je ne me rappelle plus quel député de la gauche semblait d'avis que ce projet de loi était inutile. Je ne m'attarderai pas à réfuter cette assertion, me bornant à dire que, lors du débat sur le projet de résolution, j'ai motivé le dépôt du bill et que mes explications, en somme, ont été favorablement accueillies par la Chambre.

Je le répète, il est abondamment démontré que, sous cette loi, notre commerce de viandes et de conserves en Angleterre sera sur un pied d'infériorité réelle à l'égard du commerce des autres pays qui offrent ces garanties. Nous serons tellement désavantagés, dans notre lutte avec les Etats-Unis principalement, qu'il nous faudra leur céder le pas sur le marché anglais pour la fourniture de plusieurs denrées. Ma conviction est si profonde que je ne crains pas de l'affirmer. Ce fait ne justifie pas seulement le dépôt du projet de loi ; il en prouve l'absolue nécessité. Je crois que la Chambre était pénétrée de cette conviction lorsqu'elle a adopté le projet de résolution et qu'elle ne se déjugera pas.

S'il se présente d'autres questions, je serai bien aise de les résoudre avant d'entreprendre l'examen des différents articles du bill.

M. MACPHERSON: L'autre jour, lors du dépôt du projet de résolution, le ministre de l'Agriculture a suggéré de faire indiquer sur les colis la date de la fabrication, au moment de l'inspection. En examinant le bill qui a été déposé, je n'y ai pas trouvé cette disposition.

L'hon. M. FISHER : Non ; le bill tel qu'imprimé pourvoit à l'adoption de règlements qui trancheront cette question. L'honorable député (M. Macpherson) verra qu'il n'est pas question de cela dans la première partie de l'article 7 :

M. FISHER.

Tout article préparé pour la nourriture dans un établissement ou mis en boîte ou en quelque autre récipient ou sous un emballage quelconque, est assujetti à l'inspection durant tout le cours de sa préparation ou de la mise en boîte ou de l'emballage.

Cela ne s'applique pas au cas qui nous occupe, mais la phrase suivante s'y applique:

Tout colis contenant pareil article doit être marqué ou étiqueté de la manière prescrite par le ministre.

Cela couvre toutes les indications que les règlements pourront exiger sur les colis. Un article subséquent autorise le ministre à établir des règlements qui mentionneront toutes les indications que les colis devront porter.

Je puis dire à mon honorable ami que la question d'exiger la date sur les colis est une question libre. Je désire connaître le sentiment de la Chambre et du public à ce sujet. Les uns m'ont prié vivement d'exiger la date. Nombre de personnes adonnées à l'industrie des conserves m'ont représenté que cette exigence serait très préjudiciable à leur commerce.

Il existe évidemment deux courants d'opinion dans le pays sur cette question, et je serais d'avis que nous ne déciderions pas immédiatement si on doit ou ne doit pas mettre la date sur la boîte. Je dois admettre cependant qu'un public nombreux est en faveur de cette mesure. A ce sujet, bien que je ne veuille pas citer ce cas comme autorité, dans les Etats-Unis, après avoir discuté la question très à fond, on a finalement décidé de ne pas mettre la date. Bien qu'il soit possible que plus tard on juge que c'est nécessaire, je ne suis pas prêt à faire un règlement dans ce sens aujourd'hui, à moins que la Chambre n'indique fortement qu'elle le désire.

M. MACPERSON : Je craindrais de donner par là trop de pouvoirs au département. Si la Chambre est sage, elle règlera cette question tout de suite et pour toujours. J'approuve ce bill de tout cœur. Le Gouvernement devrait déclarer immédiatement qu'il n'est pas sage de mettre la date sur les boîtes de conserves. C'est un fait bien connu, que les sardines, par exemple, sont beaucoup meilleures quand elles ont trempé pendant cinq ou six ans dans l'huile. Je tiens à la main deux boîtes de saumon. Naturellement, ainsi que nous le dit le proverbe écossais, on connaît si le pudding est bon quand on y a goûté. Ces deux boîtes de saumon ont été fermées en 1901, il y a déjà près de six ans, et je ne crains pas d'affirmer que le saumon qu'elles contiennent est beaucoup meilleur que celui qui a été mis en conserve cette année.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous une clef ?

M. MACPHERSON : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) vient d'Halifax, et nous savons que les gens d'Halifax portent tous ce petit instrument sur eux ; il en a peut-être un. Le seul objet que le ministre peut

avoir en vue est, je suppose, de protéger le public, mais s'il entreprend de mettre la date sur les boîtes de conserves, spécialement sur les boîtes de saumon, et je parle surtout du saumon, il donnera tout simplement au public une protection dont il n'a pas besoin, c'est-à-dire, que ce ne sera pas du tout une protection ainsi qu'il l'entend.

Il ne se produit pas de réaction chimique dans une boîte de saumon après qu'elle a été hermétiquement soudée. La seule différence qui peut se produire est que les arêtes deviennent un peu plus molles avec l'âge. C'est un fait bien connu que le meilleur saumon est celui à chair rouge; il se vend mieux que celui à chair blanche. Si l'on tentait de donner au saumon blanc la couleur rouge, ce qui pourrait se faire au moyen de teintures anylines, les arêtes dévoileraient immédiatement la présence de l'agent chimique. Le saumon mis en boîte cette année n'est pas offert en vente sur le marché avant l'année prochaine ; cependant la plupart des gens qui achètent du saumon en 1906 sont naturellement portés à demander du saumon mis en boîte la même année. Je suis d'avis que cette Chambre ne pourrait pas faire un plus grand tort à l'industrie des conserves et au public en général que d'exiger que la date soit marquée sur les boîtes, et je ne crains pas de dire que si l'on ouvrait ces deux boîtes on y trouverait un saumon aussi pur et aussi bon qu'on peut désirer.

M. GUNN : Je désire corroborer tout ce que vient de dire l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), car je fais le commerce du saumon en boîte et d'autres conserves depuis un quart de siècle. Je suis d'avis que le saumon s'améliore avec l'âge, et je suis convaincu que la Chambre ferait une grande faute en exigeant que la date soit estampée sur la boîte. C'est un fait bien connu que les marchands peuvent acheter à meilleur marché des fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise lorsqu'ils prennent de grandes quantités. Une loi de ce genre causerait aussi du tort au commerce de détail.

Je ne vois dans le bill aucun article se rapportant à l'inspection des boîtes. Je ne suis pas très familier avec l'industrie des conserves, et conséquemment, l'opinion que je pourrais exprimer peut ne pas valoir grand'chose, mais j'entends beaucoup de plaintes dans la province d'Ontario disant que dans plusieurs cas les produits mis en conserve ont été rendus impropres à la nourriture par la qualité inférieure de la boîte.

On dit que les boîtes sont faites généralement d'acier ou de fer très mince recouvert d'une couche d'étain, et que dans quelque cas la couche d'étain est très mince, et que si plusieurs années s'écoulent avant la vente de ces boîtes, l'étain disparaît et le contenu vient en contact avec le fer ou l'acier dont il prend le goût et devient impropre à la consommation. Je désire demander au ministre s'il y a dans ce bill un article concernant l'inspection de la boîte elle-même ou des matériaux entrant dans la fabrication de la boîte. Bien qu'il soit important que les conserves soient parfaitement inspectées, il est également important que la boîte soit aussi soumise à l'inspection, vu que dans quelques cas ces boîtes restent sur les tablettes du marchand pendant plusieurs années.

L'hon. M. FISHER : Non, il n'y a rien dans le bill à cet effet. J'avoue franchement à mon honorable ami que je n'ai pas songé à cette question. Nous avons supposé que la qualité de la boîte intéressait plutôt les fabricants de conserves. Je suppose que nous pourrions inspecter la boîte si elle modifiait la qualité du contenu. Peut-être que cette inspection pourrait être faite en vertu de l'article 12, bien que ce serait peut-être en étendre la portée un peu trop. L'objection mérite considération.

M. MARSHALL : C'est un point très important. Lorsque ce bill a été déposé, j'ai reçu des lettres de quelques grands manufacturiers de boîtes, car les fabricants de conserves n'ont aucune garantie au sujet de la qualité des boîtes qu'ils achètent. Les boîtes sont faites en feuilles d'acier recouvertes d'étain. Naturellement une couche d'étain épaisse coûte plus cher qu'une couche d'étain mince. C'est un point que je voulais mentionner, mais quelques manufacturiers de ferblanc m'ont conseillé de n'en rien faire. Nous voulons avoir quelques garanties que lorsque nous achetons une boîte en fer-blanc, la qualité en est bonne. Dans l'exportation de pommes et tomates en conserves, nous avons subi de très fortes pertes par suite de l'acide perçant à travers le fer de la boîte. Une caisse de fer-blanc de cent douze feuilles de 14 x 20 pouces devrait contenir au moins deux livres et demi d'étain. Je crois que c'est là un sujet qui mérite d'être étudié. Nous achetons en grande partie notre fer-blanc aux Etats-Unis, et nous y découvrons souvent beaucoup de feuilles qui ne sont pas bien recouvertes d'étain. Le ferblanc gallois est beaucoup meilleur.

L'honorable ministre a parlé de l'inspection des chaudières. Nous avons aujourd'hui, en vertu de la loi d'Ontario, sur les fabriques, trois inspections de chaudières par année. Nous ne courons pas de danger de ce côté-là. Nous avons ce que l'on appelle l'inspection à l'eau bouillante et l'inspection à l'eau froide. Nous sommes absolument satisfaits de ce côté-là ; en fait, nos chaudières sont inspectées deux fois par année, mais nous les faisons inspecter trois fois pour être plus sûrs, car la chaudière est une partie importante et dangereuse, vu que quelquefois il nous est difficile d'avoir sous la main des gens connaissants pour en prendre soin. C'est pour cela que nous les faisons inspecter trois fois par année, bien que la loi ne nous oblige qu'à deux inspections.

L'hon. M. FISHER : Dans la loi que je propose, il n'est aucunement question d'avoir des inspecteurs là où une inspection est déjà prescrite par une loi provinciale. Je ne suis pas du tout surpris d'entendre mon honorable ami dire que le fer-blanc du pays de Galles est meilleur que le fer-blanc des Etats-Unis. Lorsque nous avons rédigé ce bill, notre intention n'était pas de faire l'inspection du fer-blanc des boîtes, mais la chose mériterait peut-être d'être étudiée, bien que cela sorte un peu des limites de ce bill. La proposition de l'honorable député d'Elgin aurait cependant sa raison d'être dans le bill, si la mauvaise qualité des boîtes devait avoir pour effet d'endommager la qualité du contenu et le rendre impropre à la nourriture. Si tel est le cas, nous pouvons fort bien discuter si nous ne devrions pas faire faire l'inspection des boîtes pour qu'elles ne soient pas de qualité inférieure et de nature à endommager le contenu. J'aimerais à connaître l'opinion de la Chambre à ce sujet, et si elle désire que le bill prescrive l'inspection des boîtes, il serait facile et à propos de le modifier à cet effet.

M. BLAIN : A quoi sert au Gouvernement de prendre autant de précautions pour l'inspection des conserves et de ne porter aucune attention aux boîtes qui les contiennent. C'est là une question qui mérite considération et je suis heureux d'apprendre que le ministre va s'en occuper avant que le bill soit finalement adopté, parce que je crois que la question intéresse tous ceux qui consomment des articles en conserves, particulièrement à cette époque où il s'en vend plus que jamais dans l'histoire du Canada. Je crois que le bill devrait contenir un article à cet effet. Dans les explications qu'il a données à la Chambre au sujet de la loi en vigueur dans la province de Québec, et dans la province d'Ontario, le ministre a-t-il dit que les inspecteurs n'avaient pas à examiner le contenu des boîtes ?

L'hon. M. FISHER : Ce n'est que dans le cas où ils en trouveraient qui sont dangereuses pour la santé qu'ils pourraient les détruire ou en empêcher la vente.

M. BLAIN : Les lois de Québec et d'Ontario obligent-elles l'inspecteur à faire l'examen des comestibles au moment de leur mise en boîte ?

L'hon. M. FISHER : La loi d'Ontario dit :

Tout médecin ou inspecteur de santé peut en tout temps raisonnable inspecter et examiner tout animal, quartier d'animal, viande, volaille, gibier, poissons, fruit, légume, grain, pain, farine ou lait que l'on expose en vente ou qui est déposé dans un endroit quelconque pour la vente et en vue de la vente, et destiné à la nourriture de l'homme.

M. SMITH (Wentworth) : Je veux ajouter quelque chose aux explications de l'honorable député d'Elgin-est (M. Marshall) concernant l'inspection dans la province d'Ontario. Il a parlé de deux inspecteurs ; de la femme inspecteur qui a certains devoirs à remplir dans l'inspection des fabriques, et d'un autre inspecteur probablement sous le régime de la loi des fabriques d'Ontario dont le devoir est d'examiner l'outillage au point de vue de la sûreté des ouvriers dans la fabrique ; mais nous avons un troisième inspecteur agissant en vertu de la loi sur la santé publique qui fait l'inspection des fabriques au point de vue sanitaire. Il s'ensuit donc que si nous avons en outre un inspecteur fédéral, cela fera quatre inspecteurs et que nous ne manquerons pas d'inspection.

L'article de la loi d'Ontario que le ministre nous a lu semble remplir le même objectif que le bill qu'il nous propose au sujet de l'inspection de conserves de fruits ou de légumes. Cela me semble être alors une répétition de rouage, au moins dans la province d'Ontario ; je ne puis rien dire pour les autres provinces. Ce n'est peut-être pas un mal, car plus nous aurons d'inspection, mieux ce sera, mais il me semble réellement inutile d'avoir deux inspecteurs pour faire la même fonction, un inspecteur provincial et un inspecteur fédéral.

Je partage les opinions exprimées par l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), au sujet des règlements. Je crois comme lui que ce bill, comme beaucoup d'autres projets, laisse trop de choses à régler par règlements. Le bill est rédigé, au moins l'un de ses articles, d'une manière si vague qu'il peut s'appliquer à presque tous les sujets. D'après moi, nous laissons trop de détails à pourvoir dans des règlements ; plus le bill sera complet, mieux ce sera. Au sujet de la proposition de mettre la date sur les boîtes de conserves, je ne puis pas parler d'après expérience, mais je sais, comme le ministre le dit, que cette question a été discutée pendant plusieurs années aux Etats-Unis, et le "Pure Food Bill" que le congrès a adopté n'exige pas la date sur les boîtes, parce qu'il a été démontré que lorsqu'une boîte contenant des fruits, des légumes, ou tout autre comestible avait été hermétiquement fermée et en bon état, elle pouvait se conserver pendant un très grand nombre d'années, et que les produits en conserves sont aussi bons la deuxième ou troisième année que la première. En mettant la date sur les boîtes, on aurait tout simplement effrayé le consommateur qui n'aurait pas voulu acheter des conserves vieilles de deux ou trois ans, parce qu'il y a peu de gens qui sont censés connaître qu'elles sont aussi bonnes ; au contraire, il suffirait à plusieurs de savoir qu'elles sont vieilles pour ne pas vouloir les acheter et conséquemment le marchand de détail n'oserait acheter que ce qu'il saurait vendre du jour au lendemain ; le marchand de gros serait dans la même situation et on ne pourrait expédier des chargements complets de wagons dans des villes qui n'en pourraient prendre qu'un ou deux par année.

Aujourd'hui on achète les conserves une année à l'avance, et il y a des marchands qui ne les vendent que la deuxième année. Si on mettait la date sur les boîtes cela ne pourrait pas être fait et on serait obligé d'expédier les conserves en petits lots aux prix de transport de gare en gare, afin que chaque épicier puisse n'acheter que juste la quantité qu'il pourra vendre immédiatement. Pour cette raison, je crois qu'il n'est pas nécessaire ni à propos de mettre la date sur les boîtes, à moins que l'on ne puisse démontrer, ce que l'on a été incapable de faire aux Etats-Unis, que les conserves perdaient en qualité avec l'âge.

M. MARSHALL : Depuis que ce bill a été déposé j'ai pu converser avec un certan nombre de marchands de gros. Tous me disent que si nous voulons ruiner leur commerce, nous n'avons qu'à mettre la date sur les boîtes. L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) a parfaitement raison lorsqu'il dit que les conserves sont aussi bonnes au bout de cinq ou six ans que le jour où elles ont été mises en boîtes. C'est vrai. Nous avons dans notre fabrique des conserves vieilles de dix ans. Nous les gardons afin de voir combien de temps elles se conserveront bonnes, et personne dans cette Chambre ne pourrait trouver la différence entre une boîte de conserves d'une année et une autre de dix ans. Je ne prétends pas que les fruits et les légumes en conserves s'améliorent avec l'âge. Cela peut être vrai à l'égard du poisson. Nous pourrions faire imprimer un lot d'étiquettes d'une certaine date et si notre mise en boîte de cette année-là était moindre nous ne pourrions pas en utiliser la moitié. Ce serait une perte pour nous.

M. BARR : Il n'y a aucun doute que la qualité de la nourriture que nous mangeons est un des sujets des plus importants que nous puissions discuter, et que la santé du public est une question d'importance vitale. On nous a dit que les articles en conserves pouvaient se conserver en bon état pendant cinq ou six ans, mais si la date n'est pas imprimée sur la boîte, comment l'acheteur peut-il savoir si la boîte qu'il achète n'est pas sur les tablettes du marchand depuis dix ou vingt ans ? Et l'objet que nous avons en vue par ce bill ne sera pas atteint. Si la date est mise sur les boîtes, l'acheteur découvrira bien vite si les conserves sont trop vieilles ou non pour être bonnes pour la consommation. Au sujet des légumes, nous savons que dans le passé, on vendait des boîtes supposées contenir certaines sortes de légumes lorsqu'elles en contenaient une espèce toute différente, et nous savons que dans plusieurs cas cela a été la cause de maladies. Nous savons qu'on a substitué la glucose aux oranges et aux autres fruits. Ce que nous avons à considérer, ce n'est pas l'intérêt des fabricants de conserves, qui ne forment qu'une petite portion de la société, mais la santé du public, et j'espère que la Chambre ne se laissera pas conduire par l'idée que nous devons faire tout ce qu'il est possible de faire pour l'avantage des fabricants de conserves aux dépens des consommateurs. Le premier point à considérer est la santé publique. Ceux qui ont fait usage de produits en conserves savent que dans plusieurs cas l'étain est usé et que le contenu de la boîte est devenu impropre à la consommation. Dans quelques cas, la qualité est si peu changée qu'il est difficile de s'en apercevoir. J'ai eu occasion dans ma pratique comme médecin de rencontrer des cas où du poisson en conserve gâté avait produit l'empoisonnement du sang. Dans plusieurs cas de maladie, j'ai constaté que les victimes avaient mangé des conserves dont les boîtes avaient perdu leur étain, ce qui avait eu pour conséquence de corrompre le contenu. J'espère que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) ne se laissera pas trop influencer par les intérêts des fabricants de conserves, mais protégera surtout le public.

M. LANCASTER : J'ai écouté patiemment la discussion l'autre jour et aujourd'hui, et je ne puis voir l'utilité de cette législation. On n'a pas démontré l'existence d'un mal quelconque, et je crains que l'on ne crée beaucoup de difficultés si l'on adopte ce bill. Personne ne demande cette législation et je n'ai entendu aucune bonne raison à son appui. La seule que l'on ait donnée est que l'on veut assurer une nourriture saine à la population, mais notre législation provinciale veille à celà. Les provinces d'Ontario et de Québec ont des lois d'inspection de tous les produits de ces fabriques, que ces produits soient pour l'exportation ou la consommation dans le pays. Conséquemment, je ne puis voir l'utilité pour le parlement fédéral d'intervenir dans les attributions des autorités provinciales et d'ordonner une autre inspection aux frais du peuple, qui doit nécessairement être absolument inutile, à moins que l'on ne prétende que les autorités provinciales ne font pas leur devoir.

Dans les provinces d'Ontario et de Québec, les inspecteurs provinciaux visitent toutes les fabriques de conserves, et s'ils découvrent que les comestibles ne sont pas propres à la nourriture, ils les confisquent et font punir les coupables. Il faudrait donc supposer que les autorités provinciales n'agissent pas ou que leur inspection est inefficace, mais je n'ai pas entendu porter pareille accusation. On dira peut-être que toutes les provinces n'ont pas de lois de ce genre, mais si les lois d'Ontario et de Québec sont efficaces, nous devons naturellement nous attendre que les autres provinces suivront l'exemple et accompliront ce que nous voulons faire par le bill qu'on nous demande d'adopter.

Je ne vois pas que nous soyons tenus d'appliquer un remède avant de savoir d'abord s'il y a maladie. Il est absurde de vouloir guérir un mal qui n'existe pas. Tant que nous ne serons pas certains qu'il existe un mal demandant l'intervention du Par-

lement nous ne devrions pas agir, parce que si nous le faisons, nous nous exposons à créer des difficultés. D'après ce que j'ai pu comprendre du discours de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) son seul objet est de conserver la santé publique. C'est ce que nous voulons, mais comme je l'ai dit, on s'en occupe déjà dans les provinces ou du moins, on devrait s'en occuper. Il n'y a aucun doute qu'aux termes de l'acte de confédération, cette question est de la juridiction des provinces, qui s'en occupent dans la mesure qu'elles jugent nécessaire. Si toutes les provinces font leur devoir à cet égard, la santé publique dans tout le Canada sera bien protégée. Il n'y aura plus alors à s'occuper que de la santé de ceux du dehors qui achètent nos marchandises.

Or, si ces conserves sont propres à la consommation dans le pays, elles conviennent aussi pour l'exportation, et on découvrira si elles sont propres à la nourriture, si les législatures et les inspecteurs qu'elles nomment remplissent bien leur devoir. Si le parlement fédéral nomme d'autres inspecteurs et ajoute une autre inspection fédérale à celle qui existe déjà dans les provinces, nous allons créer des embarras pour le consommateur et pour le producteur, non seulement pour le manufacturier, mais pour le cultivateur qui cultive les fruits et les légumes ou élève les animaux qu'il vend aux fabricants. Si nous ennuyons le fabricant en imposant une inspection inutile, cela sera au détriment de ceux de qui il achète ses produits. Un honorable député, je crois que c'est l'honorable député de Wentworth (M. Smith) a fait remarquer qu'il y a maintenant trois catégories d'inspecteurs dans quelques-unes des fabriques. S'il doit y en avoir une quatrième, si l'on doit gêner inutilement le fabricant et l'obliger à consacrer une grande partie de son temps à répondre aux inspecteurs, ce sera intervenir plus ou moins dans ses affaires et dans ses relations avec ceux dont il achète ses produits. Nous allons embarrasser tout le commerce du pays, et ainsi que l'a dit un honorable député, lors du débat sur ce sujet, il y a quelques semaines, ces nouveaux inspecteurs sont inutiles et leurs fonctions coûteuses devront nécessairement venir en conflit avec celles des inspecteurs provinciaux. Je dois dire après avoir entendu toutes les raisons apportées par l'honorable ministre de l'Agriculture à l'appui de ce bill que je crois de mon devoir de protester contre toute ingérence de la part du gouvernement fédéral dans cette question.

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'honorable député (M. Lancaster) n'a pas saisi le but principal de ce bill. Il dit que son objet est la protection de la santé publique dans le Canada et à l'étranger. Mais la principale raison et ce qui le rend surtout nécessaire présentement, c'est la protection de notre commerce à l'étranger. Je ne répéterai pas ce que j'ai déjà dit sur ce sujet. Je dirai tout simplement que des représentations très nombreuses m'ont été faites à l'effet que si nous ne faisons pas une loi de ce genre pour faire disparaître les doutes et les soupçons au sujet de nos conserves alimentaires que nous exportons à l'étranger, nous pouvons faire notre deuil de ce commerce d'exportation.

M. LANCASTER : L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre ? Est-ce que la loi provinciale ne peut pas atteindre ce but aussi bien qu'une loi fédérale.

L'hon. M. FISHER : Non, il n'y a rien dans la loi provinciale qui exige de marquer les produits alimentaires afin de montrer s'ils ont été inspectés oui ou non. La loi provinciale ordonne seulement leur inspection, et si les inspecteurs font leur devoir, naturellement les produits sont examinés, mais le consommateur à l'étranger ne peut pas le savoir.

M. LANCASTER : N'est-il pas censé savoir que l'inspecteur a fait son devoir ?

L'hon. M. FISHER : D'après mes renseignements, le consommateur ne considère pas que c'est là une garantie suffisante pour l'engager à acheter ces articles. Conséquemment, en tant qu'il s'agit de conserves alimentaires, nous proposons par ce bill de marquer les boîtes de manière à montrer qu'elles ont été inspectées, afin que le consommateur puisse avoir la preuve directe devant les yeux que les conserves qu'on lui vend sont bien telles qu'on les lui annonce.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Il a dit que le principal objet de ce bill était d'empêcher la diminution de notre commerce de ces produits avec l'étranger et que l'absence d'inspection fédérale et de marque de garantie à cet effet empêcherait le consommateur étranger d'acheter nos produits. Or, les plus intéressés dans cette question sont les fabriquants de conserves...

L'hon. M. FISHER : Ils ne sont pas les seuls intéressés.

M. SMITH (Wentworth) : Mais les plus intéressés. Or, je demande au ministre s'il a jamais reçu de leur part des pétitions demandant une législation de ce genre ?

L'hon. M. FISHER : Je dirai d'abord que les fabricants et exportateurs de conserves ne sont pas les seuls intéressés. Le producteur des articles que l'on met en conserves est tout aussi intéressé que le fabricant de conserves.

M. SMITH (Wentworth) : Avez-vous reçu quelque demande de leur part ?

L'hon. M. FISHER : Je ne voudrais pas dire que des particuliers ont sollicité cette loi. Mais je crois qu'il est de notre devoir comme parlement, de même qu'il est de mon devoir comme ministre d'essayer à prévenir un mal qui nous menace et l'empê-

cher si possible. Je n'hésite aucunement à dire que j'ai des renseignements que probablement d'autres n'ont pas, à l'effet qu'un anger menace notre commerce. Des agents du gouvernement en Angleterre m'ont fait savoir qu'il se faisait une très forte agitation à ce sujet là-bas. J'ai présentement devant moi une lettre que M. Harrison Watson de Londres a écrite au département de l'Agriculture et dans laquelle il rapporte une discussion qu'il a eue avec M. Collingridge, qui avait lu la nouvelle publiée dans la "Gazette" de Montréal que nous avions déposé ce bill, et il en exprimait son plaisir. Il a appris à M. Harrison Watson que l'on avait fait plusieurs saisies pendant les dernières semaines de produits alimentaires en conserves . . .

M. SMITH (Wentworth) : Des conserves canadiennes ?

L'hon. M. FISHER : Il ne le dit pas, mais il pouvait y en avoir, et je crois qu'il y en avait. D'après le docteur Collingridge, on fait beaucoup d'analyses de ce temps-ci des produits alimentaires. M. Harrison Watson dit que le docteur Collingridge fera une recommandation à cet effet dans le rapport officiel qu'il a été chargé de préparer.

Le docteur Collingridge est le médecin examinateur en chef de la ville de Londres. Il proposera que l'on fasse subir à toutes les conserves alimentaires une stérilisation complète qui, d'après les hommes de science qui ont fait une étude du sujet, est le seul moyen capable d'empêcher la décomposition. Les autorités se proposent de demander instamment que toutes les conserves fabriqués par des maisons anglaises ou importées dans le Royaume-Uni portent visiblement la date de leur mise en boite. M. Harrison Watson dit qu'il est certain que cette proposition va soulever beaucoup d'opposition de la part des fabricants de conserves, mais il croit qu'une loi exigeant l'indication de la date sera adoptée. Le mode de stérilisation proposé consiste d'abord à faire chauffer le contenu de la boîte et ensuite le laisser refroidir avant de la fermer. Cette lettre nous montre le soin extrême et l'intérêt que l'on porte au commerce de conserves, et je suis convaincu que si nous ne prenons pas les précautions nécessaires et ne faisons pas autant que les autres pays font, ou autant que les fabricants anglais font eux-mêmes, nos produits se trouveront placés dans une position désavantageuse sur le marché anglais, et ce serait un coup très sérieux à porter à une industrie considérable dans ce pays et aux producteurs des articles mis en boite. C'est là une très forte raison à l'appui de la nécessité d'une législation de ce genre. Elle est rendue nécessaire par une crainte passagère peut-être, mais il existe un sentiment très fort en faveur de l'inspection des produits en conserves, vu les révélations si dramatiques qui ont été faites concernant les fabriques de conserves de Chicago il y a quelque temps.

M. KEMP : Lorsque le ministre parle des révélations de Chicago, parle-t-il des viandes en conserves ?

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'agitation a porté sur les conserves en général.

M. KEMP : Le ministre peut-il nous dire à combien s'élève l'exportation de nos viandes en conserves ?

L'hon. M. FISHER : Je lui dirai cela dans quelques instants.

M. ALCORN : Le ministre a-t-il quelques renseignements authentiques que des fruits ou légumes en conserves exportés à l'étranger soient devenus tellement gâtés par suite d'une cause quelconque pour les rendre impropres à la nourriture ; je fais exception des viandes et du poisson en conserves.

L'hon. M. FISHER : Je ne me rappelle pas dans le moment que nous ayons aucun rapport à ce sujet. Je sais qu'une ou deux fois, certains produits ont été condamnés, mais je ne me rappelle pas si c'étaient des viandes ou des légumes.

M. ALCORN : Je crois que le ministre devrait se renseigner à ce sujet. L'honorable député d'Elgin (M. Marshall) nous a dit que l'une des causes de la corruption des fruits et légumes était la qualité inférieure du fer-blanc dont les boites étaient faites. Aujourd'hui les boites sont faites en grande partie dans des fabriques à part, et toute inspection pour être efficace devrait porter sur le fer-blanc avant qu'on le convertisse en boîtes dans la fabrique locale. Le fabricant de conserves serait le dernier homme à se servir de boîtes faites avec du mauvais fer-blanc, parce qu'il sait qu'en très peu de temps le contenu de cette boîte sera gâté, de sorte que nous voyons que l'inspection peut être faite sans raison. Naturellement, on peut se dire que les fabricants de conserves eux-mêmes ne donneront pas leur argent pour des boîtes de qualité inférieure, et le Gouvernement, de même que le public, peuvent être certains que sous ce rapport les fabricants sauront protéger leurs intérêts. Les fabricants de boîtes ne voudront certainement pas employer de mauvais matériaux lorsqu'ils sauront qu'avant que les conserves sortent de leur fabrique elles commenceront à fermenter et seront impropres à la nourriture . . .

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas beaucoup de connaissances personnelles à ce sujet, mais l'honorable député d'Elgin-est nous a donné quelques exemples des difficultés de ce genre. Il a dit lui-même que l'inspection des boîtes serait une bonne chose.

M. MARSHALL : Je ne crois pas que l'inspection des boîtes puisse être faite avec succès. Il faudrait inspecter les feuilles de

fer-blanc avant qu'elles fussent converties en boîtes. Nous avons expédié en Angleterre des conserves qui étaient en parfaite condition et pour une raison ou pour une autre, elles ont été condamnées là-bas. Je crois qu'une grande cause de la difficulté réside dans les boîtes faites avec du fer-blanc de mauvaise qualité. C'est particulièrement le cas avec les pommes. Nous sommes de très grands fabricants de légumes en conserves et nous n'exportons pas plus de 10 p. 100 de notre production de pommes. Nous regrettons de dire que nous ne pouvons pas réussir à faire accepter nos pois et notre blé-d'inde sur le marché anglais. Nous n'avons pas tenté d'expédier des tomates en Angleterre parce que nous avons un marché suffisant dans le Canada pour ce produit. Nous voudrions exporter des pois et du blé-d'inde, mais les marchands anglais sont très lents à les accepter. Les pommes sont notre principal article d'exportation en Angleterre. Nous mettons de la volaille en conserve et pas de viande. Nous exportons peu de volailles en conserves en Angleterre ; la plus grande partie est consommée dans le pays. Je crois que si nous pouvions avoir une meilleure boîte, nous trouverions moins d'embarras à vendre nos produits tant dans ce pays qu'en Angleterre.

M. BLAIN : Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas tout aussi bien faire l'inspection de la boîte que de la feuille même. Si un inspecteur connaît la qualité du fer-blanc, il pourra tout aussi bien la juger après que le fer-blanc est converti en boîtes que lorsqu'il est en feuille. Il y a du ferblanc qui porte deux couches d'étain et d'autre qui n'en a qu'une, et celui qui a assez de connaissances pour devenir inspecteur de boîtes pourra dire immédiatement si elle est fabriquée avec du fer-blanc recouvert d'une couche ou de deux couches d'étain, tout aussi bien que s'il examinait la feuille elle-même. Je crois que le bill devrait être amendé de manière à permettre à l'inspecteur de faire aussi bien l'inspection de la boîte que de la feuille même.

M. ALCORN : Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre. Il me semble que le fabricant de conserves devrait être le dernier homme à acheter des boîtes de qualité inférieure, parce que nous savons parfaitement que les produits alimentaires enfermés dans une boîte de qualité inférieure se corromperont rapidement après qu'ils seront sortis de sa fabrique. Cela ne prendra pas un an, et on devrait se fier que l'intérêt même du fabricant de conserves l'engagera à employer des boîtes fabriquées avec du bon fer-blanc. Le danger est que le Gouvernement pousse son système d'inspection jusqu'à un point ridicule. Il pourrait fort aussi bien inspecter la nourriture des animaux menés aux abattoirs, afin de voir s'ils n'ont pas mangé rien de corrompu, ou bien encore, il pourrait inspecter les vêtements de ceux qui prennent soin des animaux avant de les conduire au marché.

M. BLAIN : Lorsque j'ai proposé l'inspection des boîtes, je me basais sur les déclarations d'une personne qui est à la tête de l'industrie des conserves alimentaires dans le pays, au moins dans la province d'Ontario, et qui a dit en présence du ministre, qu'il était à sa connaissance personnelle que des conserves avaient été rejetées ou étaient devenues impropres à la vente à cause de la mauvaise qualité du fer-blanc dont la boîte était faite. Bien que j'approuve les raisons de mon honorable ami, je ne puis voir cependant qu'il soit important ni que le ministre croie qu'il est de son devoir de porter autant d'attention à l'inspection de la qualité des produits qui seront mis en boîte et de ne pas s'occuper de l'inspection de la boîte elle-même. Pour ma part, je crois qu'il est inutile de faire une inspection aussi complète de la qualité des produits et de n'en pas faire de la boîte elle-même.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami de Toronto (M. Kemp) m'a demandé il y a quelques instants si je connaissais la valeur des conserves alimentaires exportées à l'étranger. On a exporté l'année dernière pour $1,700,000 de viandes. En y comprenant les fruits et les légumes, l'exportation totale s'élèverait à $2,000,000. Mais je dois faire remarquer au comité que ce bill s'applique aussi aux viandes qui ne sont pas mises en conserves, tels que le jambon et le bacon, dont l'exportation s'est élevée l'année dernière à environ $12,000,000. Je crois qu'une inspection qui donnerait confiance dans la qualité de nos viandes augmenterait probablement notre exportation de deux millions de piastres de plus.

Le total approximatif du commerce canadien qu'affectera cette mesure est de $16,000,000 à $17,000,000 calculé sur les exportations de l'année dernière et promet d'augmenter considérablement dans un avenir rapproché.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre voudrait-il me dire de quelle façon nos produits en conserve qui ne portent pas la marque de l'inspection officielle obtiendront une meilleure vente sur les marchés européens? Comment l'acheteur saura-t-il que ces marchandises ont subi l'inspection et ont été déclarées saines parce qu'elles ont subi l'inspection par les fonctionnaires fédéraux plutôt que par les fonctionnaires provinciaux? Je comprendrais que la différence serait facile à établir si les boîtes portaient une marque, mais si elles n'en portent aucune?

L'hon. M. FISHER : Simplement par la connaissance que cette loi existe et qu'elle est mise en vigueur. Ceci est surtout vrai pour ce qui concerne les végétaux en conserve.

M. R. L. BORDEN : Croyez-vous que l'inspection offre quelque avantage si les boîtes ne sont pas marquées?

L'hon. M. FISHER : Oui, je crois que ce sera un grand avantage pour le consommateur de savoir qu'une inspection du genre de celle qui est prévue par cette loi est passée. Je sais que l'avantage serait encore plus prononcé si la boîte pouvait porter l'estampille officielle, mais la chose n'est pas possible ; autrement je serais heureux de faire marquer les conserves autres que les viandes. La difficulté provient, d'après ce que j'ai appris en discutant la question avec des personnes qui la connaissent à fond, de l'impossibilité de marquer les marchandises dans l'incroyable quantité de petits établissements où l'on met en conserve les fruits, les végétaux et le poisson.

M. R. L. BORDEN : La question présente beaucoup de difficultés et j'ai écouté avec intérêt ce qu'ont dit les honorables députés qui semblent la connaître. Si j'ai bien compris le ministre, son raisonnement tend à établir que même si nous avions l'assurance parfaite que toutes les conserves canadiennes, jusqu'à la dernière boîte ont été préparées le plus honnêtement du monde, il est nécessaire, vu d'intérêt qu'a excité la récente enquête aux Etats-Unis, que les pays qui consomment nos conserves aient la certitude que le Gouvernement a passé l'inspection. C'est-à-dire qu'à moins que nous nous mettions sur le même pied d'égalité que les autres nations relativement à l'inspection officielle des marchandises de ce genre, destinées à l'exportation, on peut s'attendre à voir diminuer considérablement le chiffre de notre commerce. Cela se conçoit, quoique j'appréhende bien d'autres difficultés dans l'exécution pratique de ce que propose le ministre. J'avoue que je ne vois pas comment notre commerce d'exportation pourra tant profiter du fait que nous aurons adopté une loi prescrivant l'inspection, si la boîte elle-même ne porte la preuve qu'elle a subi l'inspection. Sans cela, je ne crois pas que cette inspection puisse nous être de quelque avantage sur les marchés étrangers. Le ministère toutefois pense autrement après avoir bien étudié la question. Quels sont les principaux articles qui figurent dans les exportations dont l'honorable ministre a parlé? Dans quelle proportion, par exemple, les fruits et les légumes en conserve figurent-ils dans la liste des marchandises que cette loi affectera? L'honorable ministre le sait-il? Ce détail pourrait peut-être nous éclairer sur la marche à suivre.

L'hon. M. FISHER : J'ai répondu il y a un instant à l'honorable député de Toronto que nous avons exporté, l'année dernière, pour un montant de $1,300,000 de viandes en conserves, et de $700,000 de fruits et de végétaux. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais c'est environ $2,000,000 en tout. Puis la mesure s'applique au bacon et au jambon que nous exportons sur le marché anglais et aux autres viandes dont nous avons exporté, l'année dernière, pour une somme de $16,000,000. La loi s'applique également au poisson dont l'exportation se chiffre à $5,000,000 ou $6,000,000. Le grand total dépasserait $20,000,000.

M. SMITH (Wentworth) : Je crois savoir que le lard fumé et le jambon que nous exportons ne porte pas la marque du Gouvernement.

L'hon. M. FISHER : Ils la porteront en vertu de cette loi.

M. SMITH (Wentworth) : Chaque jambon ou morceau de lard fumé portera l'estampille du Gouvernement ?

L'hon. M. FISHER : Ils seront marqués.

M. SMITH (Wentworth) : Excepté le poisson ?

L'hon. M. FISHER : Je crois avoir déjà dit à plusieurs reprises que la mesure place le poisson dans la même catégorie que les fruits et les légumes. On a demandé s'il ne valait pas mieux placer le poisson dans la catégorie des viandes. Je n'ai pas jugé à propos de le faire, en préparant mon projet de loi, à cause du grand nombre d'établissements qui mettent le poisson en conserve et qui gêneraient s'ils ne rendaient impossible l'application des dispositions qui concernent les viandes. C'est pourquoi le bill tel qu'imprimé place le poisson dans la classe des végétaux et des fruits.

M. SMITH (Wentworth) : A-t-on reçu des plaintes contre le jambon et le bacon canadiens? J'ai toujours pensé que nos exportations de viandes étaient considérées comme les plus recherchées de l'univers et rapportaient les plus hauts prix du marché. J'aimerais savoir si le Gouvernement a reçu des plaintes qui le justifient de se mettre en frais de dépenser des sommes énormes pour nommer des inspecteurs partout où il se fabrique des jambons et bacons et les marquer tous de l'estampille du Gouvernement.

L'hon. M. FISHER : Je n'y ajoute pas beaucoup d'importance, mais c'est un fait que du bacon canadien a été condamné à Londres il y a une couple de mois, et que l'opinion s'est joliment échauffée à ce sujet. Cette mesure est appelée à corriger cette mauvaise impression qui pourrait sans cela s'accentuer.

M. SMITH (Wentworth) : A-t-il été condamné pour des raisons qui auraient pu être prévenues si l'inspection avait été faite ici ?

L'hon. M. FISHER : Incontestablement.

L'article 2 est réservé.

Sur l'article 3,

Le ministre peut ordonner l'inspection de tous les animaux destinés à la boucherie dans quelque établissement que ce soit.

2. Personne ne doit permettre à un animal d'entrer dans les parties d'un établissement destinées à l'abatage, à moins que l'animal

n'ait passé à pareille inspection et n'ait été trouvé sain et propre à la nouriture.

3. Tout animal atteint ou soupçonné être atteint d'une maladie contagieuse ou autre, doit être abattu sous les yeux de l inspecteur et il doit en être disposé selon les règlements.

L'hon. M. FISHER : Cette disposition prévoit l'inspection de l'animal sur pied avant l'abatage et même avant qu'il n'entre dans la partie du l'usine consacrée à l'abatage. Ces animaux se trouveraient sans doute dans les cours de l'établissement et pas encore dans l'établissement même. Les sujets malades seraient ici isolés. L'intention est de faire en sorte que ces animaux soient détruits sous la surveillance immédiate de l'inspecteur qui, s'il constate l'infection, comme il arrivera sans doute qu'il la découvrira, devra en disposer de façon à prévenir leur usage pour la consommation.

M. STOCKTON : Je suppose que le ministre s'arroge le pouvoir, en vertu de cette disposition, de faire détruire les animaux déclarés infectés. Le ministre a déjà le pouvoir d'envoyer son inspecteur, même si ces animaux étaient au pâturage, loin de l'usine.

L'hon. M. FISHER : Oui, si ces animaux sont destinés à l'abatage dans cette usine. Si un bouvier avait dans un pâturage voisin un troupeau de 50 ou 100 bestiaux, l'inspecteur général peut en ordonner l'inspection.

M. STOCKTON : La loi s'applique dès qu'il est évident que les animaux sont destinés à l'abatage.

L'hon. M. FISHER : Oui.

(L'article 4 est réservé.)

Sur l'article 5—Abattage pratiqué par les fermiers ou les bouchers détaillant.

L'honorable M. FISHER : Cette disposition pourvoit à ce que nous pourrions appeler les ventes locales qui ne tombent pas sous l'empire de la présente loi.

M. LENNOX : Cette disposition me paraît être en conflit avec l'esprit du bill, qui est d'atteindre le commerce d'exportation et le commerce interprovincial. D'après cette disposition, le ministre s'arroge le droit de faire faire l'inspection chez les fermiers et chez les bouchers. Je ferai remarquer au ministère, comme on le lui a déjà fait remarquer, que cette mesure confère beaucoup de pouvoir indéfini au Gouverneur général en conseil et au ministre. J'estime que ce principe est dangereux. Si nous l'établissons au moyen d'une disposition affirmative qui confère au ministre des pouvoirs réels, cette loi viendra probablement en conflit avec la loi de l'Amérique britannique du Nord. C'est affaire purement domestique. Nous établissons une exception, mais c'est une exception qui soulève le doute. C'est une exception à moins que le ministre en décide autrement, et nous lui conférons le pouvoir de décider autrement et de mettre en vigueur une série de dispositions qui atteignent toutes les habitations dans toutes les provinces du Dominion. Nous l'autorisons de faire irruption sur la propriété du fermier et d'envoyer ses inspecteurs dans les étaux de boucher dans toute l'étendue du pays pour inspecter la viande, qu'elle soit ou non destinée à l'exportation. Je soutiens qu'il ne convient pas de donner au ministre un pouvoir si indéfini.

L'hon. M. FISHER : Cette disposition a été rédigée dans l'intention de parer à des cas que nous ne croyions pas pouvoir atteindre autrement. Je ne désire nullement que le ministre soit investi de pouvoirs qui ne lui sont pas nécessaires pour le meilleur fonctionnement de la loi. Nous avons inclu cette disposition à cause de l'expérience que nous avons acquise. Je vais citer un cas. A Hull, la compagnie Matthews a des abattoirs où elle abat pour la consommation locale et pour l'exportation. Elle achète parfois des animaux morts, qui n'ont pas été abattus chez elle. On ne saurait dire au premier coup d'œil si cette viande est destinée ou non à l'exportation. Cette disposition prévoit ce cas et permet au ministre d'appliquer la loi. Si nous pouvions trouver le moyen d'y arriver autrement, j'en serais fort aise, car je ne veux pas assumer plus de responsabilité qu'il ne m'en faut pour appliquer la loi.

(Le comité fait rapport de l'état de ses délibérations.)

La séance est suspendue à six heures et reprise à huit heures.

Reprise de la Séance.

PROJETS D'INTERET PRIVE.

2e LECTURE.

D'un projet de loi, bill (n° 37) concernant la compagnie d'assurance sur la vie la Royale-Victoria, par M. Bickerdike;

D'un projet de loi, bill (n° 38) concernant la compagnie de chemin de fer des mines du Klondyke, par M. Thompson;

D'un projet de loi, bill (n° 39) concernant la compagnie de chemin de fer de Brockville à Westport et le Nouvel-Ontario, par M. Derbyshire;

D'un projet de loi, bill (n° 40) concernant la compagnie de chemin de fer de la rivière des Indiens, par M. Bureau;

D'un projet de loi, bill (n° 41) concernant la compagnie de chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, par M. Cash;

D'un projet de loi, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie de chemin de fer des cantons de l'est, par M. L. Lavergne;

D'un projet de loi, bill (n° 43) concernant la compagnie de chemin de fer du centre du Dominion, par M. Hall;

D'un projet de loi, bill (n° 44) concernant le chemin de fer du Canada Central, par M. M. S. Schell;

D'un projet de loi, bill (n° 45) concernant le chemin de fer d'Arthabaska, par M. McIntyre;

D'un projet de loi, bill (n° 46) constituant en corporation le chemin de fer dit "Manitoba Radial", par M. Bole;

D'un projet de loi, bill (n° 47) concernant le chemin de fer de London à Saint-Clair, par M. Calvert;

D'un projet de loi, bill (n° 48) concernant le chemin de fer Canadien du Nord de Québec, par M. Dugas;

D'un projet de loi, bill (n° 49) concernant le chemin de fer des comtés du centre, par M. J. T. Schell.

EN COMITE DES VOIES ET MOYENS—A PROPOS DE LA DISTRIBUTION D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre siège en comité des voies et moyens dans le but de prélever un subside pour le roi.

M. STOCKTON : Monsieur l'Orateur. Avant que vous quittiez le fauteuil, je voudrais poser une question à l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) relativement au projet de loi qu'il a présenté il y a environ trois semaines et intitulé :

Acte pour aider à la prévention et au règlement des grèves et des lockouts dans les houillères et les industries ayant quelque rapport avec les commodités publiques.

A ma connaisasnce, ce bill n'a pas encore été imprimé et il figure sur le feuilleton pour sa 2e lecture. J'ai essayé vainement de m'en procurer une copie pour le lire et je vois cependant que les journaux en publient un résumé. Je crois qu'il n'est pas raisonnable que les membres du Parlement soient forcés de s'adresser aux journaux pour obtenir le résumé d'un projet de loi d'intérêt public de haute importance quand ils ne peuvent se le procurer à la Chambre. Je prétends que les membres du Parlement doivent être pourvus d'exemplaires de bills de ce genre avant tous les autres, même avant les journalistes et je crois que le retard apporté à la distribution de ce bill constitue une injustice à la députation et au pays.

L'hon. M. FIELDING : Je regrette l'absence de l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) et je ne puis que promettre d'appeler son attention sur le sujet. J'admets que l'impression des projets de loi ne doit pas traîner. Le greffier me dit qu'il y a eu retard dans la correction de l'épreuve, et que le projet de loi sera probablement distribué demain.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas le point saillant de la question. Si j'ai bien saisi la portée de la plainte que vient de formuler l'honorable député, c'est moins les délais dans l'impression que l'autre partie de la plainte qui est répréhensible. Voici un projet de loi déposé par un ministre et qui n'était pas supposé n'être que du papier blanc lorsqu'il a été présenté. La même chose s'est répétée récemment au sujet d'un autre projet de loi. Quand un ministre déposée une mesure, elle devrait être imprimée ; mais voici un cas où la mesure a été déposée en blanc, et dont les dispositions ont été néanmoins publiées succinctement dans les journaux. Bien que les journalistes aient reçu copie de ce bill, les députés ne l'ont pas encore eu. Il n'est même pas encore imprimé. Je ne suis pas sûr non plus que le greffier de la Chambre ait en sa possession un exemplaire de ce projet de loi ni qu'il s'en trouve un seul exemplaire dans l'enceinte parlementaire, bien qu'il ait été fait rapport de sa présentation à la Chambre. Le moins que les membres du Parlement puissent exiger est d'être au moins traités avec autant de condescendance que les journalistes. Leur position vaut la leur et on se rend difficilement compte de la présentation en blanc d'un projet de loi par un ministre, tandis que les dispositions de ce projet de loi sont publiées dans tous les journaux et que les députés ne peuvent pas se procurer copie de la mesure et qu'elle ne figure pas dans les procès-verbaux.

L'hon. M. FIELDING : Je regrette de ne pouvoir fournir aucune explication à l'honorable député.

M. JOHNSTON : Les seuls renseignements que les journalistes ont obtenus sont ceux que le ministre a donnés, un de ces soirs derniers, au cours du débat sur la résolution que l'honorable chef de l'opposition a proposée. Il a jugé à propos, au cours de ses remarques sur la question ouvrière, de s'appesantir sur le sujet du projet de loi qu'il avait l'intention de soumettre à la Chambre et qui se rapportait à cette question. C'est autant que je m'en rappelle les seuls renseignements qui ont été communiqués sur le sujet.

M. STOCKTON : L'honorable député fait complètement erreur car les renseignements que j'ai obtenus sont des journaux d'hier et d'aujourd'hui. Le greffier lui-même ne peut me fournir une copie du bill, qu'on ne trouve pas à la Chambre.

M. BERGERON : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston). Je crois que le bill a été imprimé, car l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) l'avait entre les mains pendant qu'il l'expliquait à la Chambre, et il en a lu des extraits. Je lui ai demandé s'il avait été distribué et il m'a répondu qu'il le serait dans une couple de jours. Il doit

donc être imprimé et la question s'aggrave du fait qu'il n'a pas encore été distribué.

L'hon. M. FIELDING : On me dit qu'à ce moment le ministre lisait sur l'épreuve. Des corrections ont été faites et le bill n'a pu être imprimé dans l'ordre ordinaire. Le ministre n'avait que l'épreuve du bill.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député de Cap-Breton est venu à la rescousse, mais il ignorait les faits évidemment. Les nouvelles des journaux ont été publiées longtemps avant le débat qui s'est engagé sur la résolution de l'honorable chef de l'opposition. Les journalistes paraissent avoir obtenu en entier les dispositions du bill. Nous avons droit à des explications, mais le ministre des Finances (M. Fielding) dit qu'il n'est pas responsable.

L'hon. M. FIELDING : Je ne dis pas cela. Je dis que je ne possède pas les renseignements voulus.

M. JOHNSTON : Les renseignements qui ont été donnés aux journaux il y a longtemps étaient accessibles à tous les membres du Parlement. Les journalistes les ont empruntés au rapport du sous-ministre des Chemins de fer.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.)

1. Cire d'abeille—tarif de faveur à la Grande-Bretagne, 5 pour 100 ; tarif moyen, 17½ pour 100 ; tarif général, 20 pour 100.

L'hon. M. FIELDING : C'est la même chose.

M. HENDERSON : Quels sont les droits aux Etats-Unis ?

L'hon. M. PATERSON : Je crois que c'est 5c.

M. WRIGHT (Muskoka) : Quelle est l'objection à hausser le tarif comme aux Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING : Le tarif américain est généralement très élevé et nous n'en voulons pas.

M. LENNOX : Pourquoi établir un droit de 17½ p. 100, dans le tarif moyen, tandis que les deux articles suivants, le fromage et le beurre sont frappés du même droit dans le tarif moyen et dans le tarif général ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'est pas probable que nous importions des œufs ni en vertu du tarif de faveur ni en vertu du tarif moyen.

M. MACLEAN (York-sud) : Puisque le tarif moyen s'applique aux Etats-Unis, les poules pondent bien plus à bonne heure dans ce pays qu'au Canada et les œufs du Kansas ont le temps d'envahir notre marché au détriment des œufs canadiens, à cette saison de l'année.

L'hon. M. FIELDING : J'ai bien plus confiance dans la poule canadienne.

M. BERGERON.

M. MACLEAN (York-sud) : Elle ne pond pas à cette saison de l'année.

L'hon. M. PATERSON : Elle pond toute l'année.

M. MACLEAN (York-sud) : Si vous voulez protéger la poule canadienne contre la poule du Kansas, augmentez les droits.

M. LENNOX : Le tarif moyen est le même que le tarif général pour le fromage et de beurre. Sur quel principe se base-t-on pour faire ce changement à propos des œufs ?

L'hon. M. PATERSON : Nous pouvons importer du fromage d'Europe, mais nous ne pouvons pas importer d'œufs.

M. LENNOX : Règle générale, le fromage ne nous vient pas d'Europe.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député n'a jamais dû passer à un quart de mille d'un fromage de Limbourg.

M. LENNOX : Eh bien, alors, le beurre ?

L'hon. M. FIELDING : Le pays du monde qui produit le plus de beurre et qui est notre plus puissant rival est le Danemark.

M. LENNOX: Mais nous n'importons pas de beurre du Danemark ?

Un DEPUTE : Pourquoi pas ?

M. LENNOX : Parce que nous en avons à exporter. Si cependant c'est le seul mobile du Gouvernement, je suis prêt à l'accepter.

17. Fromage : tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 2 cents; tarif moyen, 3 cents; tarif général, 3 cents.

M. HENDERSON : Voyons, y a-t-il quelque raison valable pour permettre l'entrée du fromage américain au Canada à 3 cents la livre ? Personne ne doute que nos voisins ont beaucoup de fromage de rebut et impropre à l'exportation parmi leurs produits de la laiterie. Les Américains seraient amplement rémunérés en nous expédiant ce fromage à sacrifice, quitte à payer un droit de 3 cents par livre. Je ne sais pas ce que pensent les fabricants de fromage de cette disposition et l'honorable député de Brockville (M. Derbyshire) président de l'association laitière de l'est n'est pas à son siège. Il pourrait nous éclairer s'il était ici. Il y en a d'autres cependant qui devraient nous donner l'avantage de leurs lumières. Quant à moi, je proposerais un droit plus élevé. Nous n'avons pas besoin des rebuts des Américains sur notre marché ; nous aurons assez de difficultés à consommer notre propre fromage. Je prierais le ministre de porter le droit à 4 cents ou 5 cents la livre. Le tarif américain est de 6 cents la livre. Je ne vois pas pourquoi notre tarif devrait être 50 p. 100 plus bas que celui de nos voisins. Nous n'avons pas crainte de leur meilleure qualité, car la nôtre la vaut bien. Il

y a danger de se faire passer une quantité de fromage de seconde qualité ou de rebut.

L'hon. M. FIELDING : Si c'est un bon argument de demander l'égalisation des droits sur le fromage entre le Canada et les Etats-Unis, alors l'argument doit s'appliquer à tout autre article, et je crains que ce raisonnement ne nous porte à discuter l'égalisation complète des droits entre les deux pays, comme l'a réclamé l'honorable député de Muskoka (M. Wright).

M. HENDERSON : Je ne prétends pas que l'égalisation doive être complète. Le fromage offre un cas particulier.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que toute personne intéressée à un article particulier prétendra que cet article doit faire exception à la règle. De cette façon, l'application deviendrait générale. Au point de vue particulier du fromage, je crois que l'excellente qualité du produit canadien est sa seule protection. Le Canada a importé des Etats-Unis, l'année dernière, du fromage pour un montant de $28,000, et très probablement une partie de cette quantité entrait au Canada pour être réexportée.

M. HENDERSON : Les rapports du commerce et de la navigation le montreraient.

L'hon. M. FIELDING : Sans se donner la peine de les consulter, admettons que le total a été consommé au Canada. Quel envahissement du marché canadien sont $28,000 de fromage importé, comparé à $24,000,000 d'exportation ! L'honorable député doit voir en réalité que notre fromage est en pleine possession du marché canadien.

M. HENDERSON : L'honorable ministre (M. Fielding) s'éloigne de son propre raisonnement. Il nous a dit en défendant le tarif de faveur, que la réduction des droits sur les marchandises anglaises est l'étalon du prix de marchandises d'où qu'elles viennent. Par exemple, l'exportateur américain doit vendre au prix de l'exportateur anglais, malgré la préférence dont jouit celui-ci sur le marché canadien. Le même argument doit s'appliquer, je suppose, au fromage. Si l'épicier canadien importe du fromage de qualité inférieure des Etats-Unis, le prix du fromage canadien en sera affecté proportionnellement chez nous.

L'hon. M. FIELDING : Je ne parlais pas du prix mais de la qualité. Personne ne prétendra que l'importation de $28,000 de fromage affectera le prix de $24,000,000 valant que nous exportons. Nous rencontrons parfois des industries qui ont besoin d'être favorisées, mais quand nous nous apercevons qu'elles jouissent déjà de la vogue populaire et qu'elles approvisionnent en quelque sorte le marché, nous ne croyons pas que leur situation est compromise. C'est le cas du fromage et les fabricants canadiens, je crois, le savent. Je n'affirme pas qu'on ne nous a pas fait de représentations pour obtenir une augmentation de droits, mais je ne me le rappelle pas. La fabrication du fromage est une des plus florissantes industries au Canada et ne demande pas d'autre protection que la libéralité dont le Gouvernement a fait preuve à son endroit.

M. WRIGHT (Muskoka) : L'honorable ministre des Finances et ses amis prétendent que l'augmentation des droits sur les produits manufacturés peut provoquer une hausse dans les prix au détriment du consommateur. Ceci ne s'applique pas aux produits des champs. Je ne vois pas pourquoi nous n'imposerions pas les produits agricoles des Etats-Unis à l'égal des droits que ce pays impose sur les nôtres. Bien que nous n'importions pas beaucoup de fromage des Etats-Unis, il est tout de même inévitable que certains produits agricoles de ce pays soient importés en quantité notable et que le prix des produits canadiens en soit affecté. Même si les droits sur ces articles étaient prohibitifs, le ministre ne prétendra pas, je suppose, que les fermiers canadiens se ligueront pour hausser les prix au détriment du consommateur.

L'hon. M. PATERSON : Je ne saurais l'affirmer positivemnt, car je n'ai pas par devers moi l'état des importations par provinces (une motion a déjà été adoptée pour la production de cet état), mais je ne serais pas surpris si la plus grande partie de cette petite quantité de fromage importé a été inscrite à un port où, à cause des conditions du transport ou autres, il était plus avantageux d'importer des Etats-Unis que du Canada. S'il en est ainsi, pourquoi forcer ceux qui sont obligés d'avoir recours à ce moyen, de payer un droit plus élevé que 3c. la livre, surtout lorsqu'il est indéniable qu'un droit plus élevé ne pourra apporter aucun avantage à notre vaste industrie fromagère et à ses immenses exportations ?

M. BLAIN : L'honorable ministre (M. Fielding) peut-il nous donner une idée générale des changements douaniers qui ont été effectués sur les produits agricoles depuis 1896 ou depuis que l'honorable ministre a modifié le tarif en 1897?

L'hon. M. FIELDING : Règle générale, il n'y a pas eu de changement.

M. HENDERSON : J'ai cru comprendre que l'honorable ministre avait dit qu'il avait suivi la politique de ses prédécesseurs.

L'hon. M. FIELDING : Inutile de prolonger la discussion. La question a été débattue devant les électeurs et c'est nous qui avons gagné.

M. HENDERSON : Si vous avez gagné, c'est grâce uniquement à l'excellence de votre programme.

L'hon. M. FIELDING : Nous l'avons emporté deux fois depuis.

M. BLAIN : Je me rends très bien compte que le ministre ne se soucie guère de prolonger cette discussion.

La seule question sur laquelle il restât un doute, à mon avis, c'était celle soulevée par mon honorable ami vers la fin de son discours : savoir, que le Gouvernement était très content de ce qu'il avait fait pour les cultivateurs. Or, ce que je voudrais faire observer, c'est que le ministre a très peu fait pour le cultivateur, si ce n'est d'incorporer, dans son fameux tarif de 1897, l'ancien tarif du parti libéral-conservateur. L'honorable ministre, qui est obligé d'admettre que les droits sur les principaux produits agricoles n'ont pas été changés, aura certes mauvaise grâce à dire que la classe agricole est pleinement satisfaite de ce que le gouvernement actuel a pu faire pour elle. Quant à moi, je voudrais qu'il fût établi un tarif plus uniforme entre les Etats-Unis et le Canada. Je ne veux pas donner à entendre que le Gouvernement exerce assez d'influence sur celui des Etats-Unis pour engager celui-ci à modifier son tarif ; mais, étant donné le développement général du Canada, et au moment où nous nous préparons à établir des relations commerciales plus suivies entre les diverses régions du pays, entre celles où la récolte pourra être bonne et d'autres où la récolte pourra être manquée, il importe d'interdire aux produits agricoles des Etats-Unis, accès à notre territoire ; et cela surtout quand nos terres sont si grandes et nos cultivateurs si vaillants. L'honorable député d'York-centre (M. Campbell) a promis récemment que le tarif serait bientôt modifié par le gouvernement actuel, et les intérêts des jardiniers assurés. L'honorable député hoche la tête. Je ne m'en étonne pas, car le Gouvernement ne s'est guère mis en peine des intérêts des jardiniers, suivant la promesse qu'il en avait faite à ses électeurs.

M. CAMPBELL : Nous nous en sommes mis beaucoup plus en peine que vous-mêmes.

M. BLAIN : J'en appelle au ministre des Finances, qui a déclaré dans cette enceinte, que ces articles restent soumis à peu près au même régime que du temps où lui-même et le député d'York-centre tonnaient contre le régime douanier établi par le gouvernement libéral-conservateur ; toute la question est là.

L'hon. M. FIELDING : Non, il ne s'agissait pas de cela.

M. BLAIN : Le ministre des Douanes déclare que le régime n'est pas le même à tous égards. Prenez les trois articles, beurre, fromage et œufs. L'honorable ministre ne niera pas qu'ils ne soient soumis à un régime très semblable à celui de 1897, alors que le ministre des Douanes parcourait le pays disant aux cultivateurs : Votez pour notre parti et nous supprimerons ces droits.

M. BENNETT : Il n'était pas sérieux.

M. BLAIN : L'honorable ministre hoche la tête. Mais ce que son parti a donné à entendre au public lorsqu'il était dans l'opposition, c'est qu'il favorisait l'abolissement de tous les droits, sauf ceux nécessaires à l'alimentation du fisc. Il ne m'a jamais été donné d'entendre l'honorable ministre des Finances, avec son éloquence ordinaire, expliquer la différence qu'il peut y avoir entre un tarif de revenu et un tarif protectionniste. C'est là la question en litige. Quant à moi, sans vouloir aborder la discussion de tous ces articles, je dirai qu'à l'occasion de la revision du tarif article par article, le Gouvernement est parfaitement à même de faire quelque chose dans l'intérêt du cultivateur. Je n'hésite pas à reconnaître que d'une manière générale les cultivateurs, comme l'honorable député de Wellington-nord l'a déclaré, ne sont pas en faveur du relèvement des droits sur les produits agricoles. A mon avis, nous devrions, autant que possible, imposer, sur les produits agricoles à provenance des Etats-Unis, des droits égaux à ceux dont le gouvernement des Etats-Unis frappe nos produits agricoles à la frontière.

Ne perdons pas de vue cette circonstance: bien qu'en feuilletant les tableaux de la navigation et du commerce nous n'y trouvions peut-être que fort peu de chose à relever, il viendra un temps où notre tarif ne nous protégera pas d'une manière aussi efficace qu'il nous protège aujourd'hui. L'honorable ministre n'est pas fondé à prétendre que le Gouvernement vient en aide au cultivateur, quand tout ce qu'il fait se réduit à des modifications de très peu d'importance, en vue de capter le vote du cultivateur ou celui du fabricant. En somme, ces honorables députés de la droite ont inséré dans leur tarif le régime qu'ils condamnaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Mais je n'entends pas débattre à neuf une question qui a été déjà si bien débattue. Je me bornerai à insister auprès du ministre des Finances pour qu'il prête l'oreille aux cultivateurs et leur accorde une bonne mesure de protection, protection sur tous les articles que la ferme produit, de telle sorte que notre classe agricole ait le bénéfice du marché canadien et ne soit pas entravée comme elle l'est aujourd'hui par l'importation de grandes quantités de marchandises à provenance des Etats-Unis et autres pays.

L'hon. M. PATERSON : Si j'ai bon souvenir, avant l'établissement même de la politique nationale que l'honorable député nous reproche d'avoir fait revivre, il avait été imposé un droit sur le fromage, le beurre et les œufs dans l'ancien tarif de Cartwright.

M. BLAIN : L'honorable ministre ne prétendra pas que les droits imposés à cette époque étaient l'équivalent de ceux qui furent imposés par le gouvernement libéral-conservateur.

L'hon. M. PATERSON : Ce n'est pas ce que j'ai dit : j'ai dit que, d'après mon souvenir, ces articles étaient imposables, et

que le ministère qui succéda au cabinet Mackenzie ne fit que maintenir les droits anciennement établis. L'honorable député déclare aujourd'hui,—et nous ne le nions pas,— que nous avons quelque peu relevé ces droits. Il est facile de faire la distinction entre un tarif de revenu et un tarif protectioniste. Le tarif actuel est un tarif de revenu.

M. HENDERSON : Si c'est un tarif de revenu, pourquoi imposez-vous un droit sur le fromage ?

L'hon. M. PATERSON : Je dis que c'est un tarif de revenu parce qu'il nous a assuré $45,000,000 de recettes, l'année dernière, tandis que le tarif protectionniste n'assurait que $17,000,000 de recettes. C'est là la différence.

M. TAYLOR : L'honorable député de Peel (M. Blain) m'a devancé ; ce qu'il a dit je me proposais de le dire lorsque j'entendais le ministre des Finances déclarer que les producteurs de fromage devraient être satisfaits de ce que le Gouvernement avait fait pour eux. Je me proposais de lui demander ce qu'il avait fait à cet égard. En ce qui regarde le fromage, le ministère a simplement adopté le tarif de la politique nationale. Mais l'honorable député de Simcoe a fait observer au ministre que le droit du tarif préférentiel est de 2 cents, celui du tarif moyen de 3 cents, et celui du tarif général de 3 cents. Je propose maintenant que le droit du tarif général soit porté de 3 cents à 4 cents sur le fromage.

L'hon. M. FIELDING : Sans doute, l'honorable député désire que cela soit consigné, et ce sera consigné ; mais il sait aussi bien que moi que sa demande ne saurait être accordée. Me permettra-t-on de dire un mot de la question : Qu'avons-nous fait pour le cultivateur ? La prétention de l'honorable député est, je pense, que nous avons laissé au cultivateur toute la somme de protection dont il jouissait sous l'empire de la politique nationale. Si, à certains égards, nous avons augmenté cette protection, tout en abaissant dans une grande mesure les droits d'entrée sur les articles fabriqués qu'il utilise, nous pouvons dire que nous avons beaucoup fait pour le cultivateur.

M. HENDERSON : Vous avez abaissé les droits dans une grande mesure, dites-vous! J'ose dire que le tarif moyen est plus élevé qu'il n'a été depuis nombre d'années. La moyenne des droits sur les articles imposables et en franchise, la moyenne de l'impôt, aujourd'hui est de 1 cent—au moins de 1 cent—plus élevé qu'elle n'a été depuis douze ou quinze ans.

L'hon. M. PATERSON : Vous vous trompez du tout au tout.

M. HENDERSON : Je ne me trompe pas du tout au tout.

L'hon. M. PATERSON : Vous vous trompez. vous dis-je.

M. HENDERSON : Je mets l'honorable ministre au défi de prouver que je me trompe.

L'hon. M. PATERSON : Vous vous trompez entièrement.

M. HENDERSON : Je le mets au défi de produire ses chiffres.

L'hon. M. PATERSON :Le calcul est tout fait dans les tableaux de la navigation et du commerce.

M. HENDERSON : Je les ai par devers moi ; mais voilà assez longtemps que je siège en cette Chambre pour savoir que les tableaux de la navigation et du commerce ne sauraient fournir la preuve que les impôts ont été réduits. L'honorable ministre n'ignore pas que les contributions pour de fortes sommes ne figurent pas dans les tableaux de la navigation et du commerce ; et s'il fait le calcul du total des contributions de toute nature, il constatera que la qualité de l'impôt est beaucoup plus élevée aujourd'hui qu'elle n'a été depuis douze ou treize ans.

L'hon. M. PATERSON : Vous vous trompez entièrement.

M. HENDERSON : Mais j'ai les chiffres en main. Je suis trop sûr de ce que je dis pour admettre qu'il y ait possibilité d'erreur. L'honorable ministre se vante de l'importance des recettes de son département. Qu'est-ce qui lui assure des recettes de cette importance? C'est en grande partie la hausse dans la valeur marchande des denrées qui détermine cette augmentation. C'est une des grandes sources de recette. Je n'hésite pas à dire que, depuis l'arrivée de ces messieurs au pouvoir, les marchandises ont augmenté de valeur de 10 p. 100, peut-être de 15 p. 100, et peut-tre même, dans bien des cas, de 20 p. 100. C'est là une des raisons qui expliquent le chiffre élevé des recettes sous l'empire de ce tarif. Si nous avions maintenu les anciens droits spécifiques, les recettes de l'honorable ministre n'auraient pas augmenté aussi rapidement, parce que la base de calcul serait restée la même ; les recettes ont augmenté parce que les marchandises ont haussé de prix. L'honorable ministre a mis en doute l'exactitude de mes chiffres. S'il veut être juste il devra déduire du chiffre des importations porté aux tableaux de la navigation et du commerce un chiffre équivalent à la hausse dans le prix des marchandises. Je prétends que ces augmentations varient de 10 à 20 p. 100. Tout négociant vous dira que c'est exact. Tout employé qui sollicite une augmentation de ses appointements ne manque pas de plaider que les prix courants sont aujourd'hui de 40 à 50 p. 100 plus élevés. Maintenant, je m'en vais citer quelques chiffres à l'honorable ministre et prouver au comité que

j'ai raison ; car je n'entends pas qu'on me dise que je fais erreur sur un sujet qui m'est familier.

Total des importations imposables et franches, 1906..	$294,286,015
Moins le maïs ré-exporté..	2,611,807
	291,674,205
Hausse des prix..	29,167,420
	262,506,788
Total des droits versés..	46,671,101
Montant des primes versées..	2,400,771
	49,071,872
Surcroît des droits sur le tabac..	1,500,000
	50,511,872

Les importations totales de marchandises imposables et franches ont été en 1906 d'une valeur de $294,286,015. Ce chiffre d'importations a été grossi d'une forte quantité de maïs qui, après avoir passé la frontière et avoir été inscrite parmi les importations pour consommation domestique, n'a fait que traverser le pays, ayant été réexportée sur l'Angleterre et l'Allemagne. Il s'en trouvait pour la somme de $2,611,807. En faisant la comparaison entre le tarif de l'ancien gouvernement et celui du gouvernement actuel, il importe d'exclure cette somme, car sous l'ancien régime les marchandises qui ne faisaient que traverser le pays étaient considérées comme en transit et ne figuraient pas au tableau des importations pour consommation au pays. L'honorable ministre des Finances, il y a deux ou trois ans, je crois, a reconnu que ces importations de maïs ne devraient pas entrer dans le calcul.

L'honorable ministre se souviendra, je pense, d'avoir fait cet aveu dans cette Chambre. La somme totale des marchandises importées se trouverait ainsi réduite à $291,674,205. J'ajoute que pour faire une comparaison équitable avec l'état des choses d'il y a dix ans, nous devrions retrancher au moins 10 p. 100, afin d'atteindre au niveau des prix courants d'alors. Il serait plus juste peut-être d'en retrancher 20 p. 100, mais je me contenterai d'une réduction de 10 p. 100. C'est donc $29,167,420 qu'il faut retrancher, et le total des importations de marchandises imposables et franches tombe à $262,506,788. D'autre part, quel est le montant des droits perçus ? Les droits de douane ont produit un total de $46,671,701. Le ministre des Finances a prélevé cette somme sous l'empire de la loi des Douanes. Mais il y avait d'autres sources de revenu que celle-là. Nous avons beaucoup entendu parler des primes au fer et à l'acier, et on peut les ranger parmi les impôts à tout aussi juste titre que les droits douaniers, et les contribuables demandent à grands cris que ces impôts soint abolis. Ils les trouvent onéreux. Ces primes se sont élevées, l'année dernière, à la somme de $2,400,771. Ce sont là deux classes de contributions: les droits de douanes et les primes.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député ajoute-t-il cette somme au total des impôts perçus ?

M. HENDERSON : Assurément, en vue de me rendre compte de la somme totale des impôts.

L'hon. M. FIELDING : Mais c'est au moyen des impôts perçus que nous avons payé ces sommes.

M. HENDERSON : Oui, je le reconnais, et pour cette raison elles vont grossir le total des impôts.

L'hon. M. FIELDING : Le chiffre des impôts n'en est pas changé.

M. HENDERSON : Les cultivateurs canadiens ont à délier les cordons de leur bourse pour payer ces sommes.

L'hon. M. FIELDING : Et ils s'aperçoivent alors que leur bourse est bien remplie.

M. HENDERSON : C'est fort heureux, puisque cela leur permet de solder les impôts.

L'hon. M. FIELDING : Ils ne sont pas en peine pour cela.

M. HENDERSON : Je me réjouis d'autant plus de l'affirmation du ministre, qu'elle est un aveu de la justesse de ma prétention. Lorsque ces messieurs de la droite arrivèrent au pouvoir, ils relevèrent d'à peu près $1,500,000 les droits sur le tabac et les perçurent d'une toute autre manière que leurs prédécesseurs. Il nous faut faire entrer en ligne de compte cette somme de $1,500,000, laquelle bien que perçue sous forme de droit d'accise est tout autant un impôt que si elle était perçue sous forme de droit douanier. Le tabac brut en feuille entre chez nous en franchise, et au moment de sa sortie de l'entrepôt est soumis à un droit d'accise ; ce droit a produit $1,500,000. Je n'ai pas les chiffres exacts pour l'année dernière, mais je suis sûr de ne pas me tromper de beaucoup. Nous avons donc un total d'impôts de $50,511,872. Faisons le calcul qui se fait d'ordinaire en vue de connaître la quotité de l'impôt ; c'est-à-dire divisons le chiffre total des contributions par celui des importations des marchandises imposables et franches, et nous aurons comme résultat 19.26 p. 100. Les rapports de l'honorable ministre établiront, je pense, que depuis douze ans, au moins, ce chiffre n'a jamais été plus élevé que 18.28 p. 100. C'a été là le chiffre de 1896, et il représente le point le plus élevé qu'on ait atteint dans une période de plusieurs années sous le régime conservateur. Pour une raison quelconque, ce chiffre fut atteint en 1896.

L'hon. M. PATERSON : L'année dernière la quotité de l'impôt a été de 15:73 p. 100.

M. HENDERSON : Oui, si l'on s'en rapporte au tableau spécialement préparé par l'honorable ministre et qui ne tient pas

compte des deux item que j'ai mentionnés. Je suis persuadé que l'honorable ministre, si sa conscience le lui permettait, arriverait à réduire ce chiffre à 12 p. 100.

L'hon. M. PATERSON : Non, je ne le pourrais pas.

L'hon. M. FIELDING : Ce serait inexact.

M. HENDERSON : Il ne s'agit pas de savoir ce qui se trouve dans les tableaux de la navigation et du commerce, ce qu'il nous faut ce sont les faits. Faisons connaître franchement la situation à la Chambre et au pays. Ne dites pas au pays que toutes les contributions se réduisent à 15:73 p. 100, lorsque en vérité la quotité en est de 19:26 p. 100.

L'hon. M. PATERSON : Oh.

M. HENDERSON : Oui, je le répète, mettons-y de la franchise. Le ministère actuel est fort...

D'honorables DEPUTES : Très bien, très bien.

M. HENDERSON : Oui, le gouvernement actuel est fort ; nous n'avons aucun doute à cet égard ; il est libre de faire tout ce qu'il lui plaira. Mais le peuple canadien est à s'enquérir de ces questions ; il sait que la quotité de l'impôt est plus élevée que ne l'indique les tableaux de la navigation et du commerce publiés par l'honorable ministre. Maintenant, je pense avoir été parfaitement juste. Je n'ai compris dans le calcul des impôts que les contributions réellement versées par les contribuables ; les droits douaniers, les primes,—protection sous une autre forme,—l'augmentation du droit d'accise sur le tabac, qui doit être classé comme impôt, quel que soit le nom que vous lui donniez.

L'hon. M. BRODEUR : Quelle somme l'honorable député a-t-il indiquée pour le tabac?

M. HENDERSON : J'ai déclaré que, sans en être très sûr, je pensais que cette somme était approximativement d'un million et demi.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député en vient à la conclusion qu'il faudrait ajouter un million et demi.

M. HENDERSON : C'est ce qui a été ajouté aux termes de la loi de 1897.

L'hon. M. BRODEUR : Aux termes de la loi de 1897, le droit a été relevé de 10 p. 100, et il n'a été importé l'année dernière, d'après les rapports de la navigation et du commerce que pour $2,269,000 de tabac.

M. HENDERSON : Je ne parle pas de ce qui se trouve dans les rapports de la navigation et du commerce. Les chiffres que j'ai donnés ne se trouvent pas dans ces rapports.

L'hon. M. BRODEUR : Dans les rapports de la navigation et du commerce, on trouve, non seulement le chiffre des importations de marchandises imposables, mais celui des denrées admises en franchise. Tout le tabac importé de pays étrangers se trouve indiqué dans les rapports de la navigation et du commerce ; et pour l'année dernière la valeur en est fixée à $2,269,000.

M. HENDERSON : Je dis que depuis nombre d'années, l'augmentation des droits perçus sur le tabac, en conséquence de la loi de 1897, a été en moyenne de $1,500,000, et si l'honorable ministre veut se référer au département du Revenu de l'intérieur, il constatera que mes chiffres sont à peu près justes.

L'hon. M. FOSTER : Quelle quantité, quel nombre de livres a-t-il été importé ?

L'hon. M. FIELDING : La question principale est celle-ci : nous avons imposé un droit de 10 cents la livre sur le tabac brut en feuille ; d'autres droits furent modifiés en conséquence. L'honorable député voudra-t-il dire s'il condamne cette mesure ?

M. HENDERSON : Je ne l'approuve ni ne la condamne.

L'hon. M. FIELDING : C'est là toute la question : si la mesure est mauvaise nous devons être condamnés.

M. HENDERSON : Ce n'est pas ce que nous discutons. Si cela peut faire plaisir au ministre, je lui dirai que je n'ai aucune objection à l'établissement d'un impôt de cette nature, bien que je fume autant de tabac que la moyenne des hommes. Au point de vue fiscal, le tabac est une excellente source de revenu ; mais ce que je prétends c'est que la loi de 1897 a grossi d'un million et demi, l'année dernière, et depuis nombre d'années, la somme des impôts.

L'hon. M. FIELDING : Si la loi est bonne, pourquoi l'honorable député se plaint-il ?

M. HENDERSON : Je ne me plains pas, je constate seulement quelle a été la somme des impôts en 1906. Je n'approuve ni ne désapprouve. Je fixe la somme totale des contributions à $50,571,872, et je divise cette somme par le chiffre des importations totales, imposables et franches, après déduction de 10 p. 100, équivalent de la hausse des prix (afin d'avoir un juste point de comparaison avec l'état des choses d'il y a dix ans); et je dis que la quotité de l'impôt est aujourd'hui de 19.26, tandis qu'elle était alors de 18.28. Et quand l'honorable ministre déclare que le gouvernement actuel réduit les impôts, je lui déclare qu'il se trompe, que le chiffre de l'impôt, loin d'avoir été réduit, a été augmenté. Un honorable député nous a reproché, hier soir, de demander un surcroît de protection. Je ne demande rien de tel, Dieu m'en garde. Les impôts sont déjà assez lourds. Je suis même d'avis que ces messieurs de la droite ont été trop loin à beaucoup d'égards.

L'hon. M. FIELDING : A quels égards ?

M. HENDERSON : Prenons le tweed écossais, par exemple, si l'honorable ministre le veut bien. J'ose dire que, sur cet article, le droit est plus élevé aujourd'hui qu'il ne l'était en 1896. Une pièce de tweed écossais qui coûtait un dollar la verge, il y a dix ans, coûte aujourd'hui $1.20. Sur une telle pièce, le droit de 32½ p. 100 qu'on exigeait, il y a dix ans, produisait 32 cents ½ ; tandis qu'aujourd'hui le droit de 30 p. 100 sur $1.20 donnerait 36 cents ; de telle sorte que sur cet article l'impôt est augmenté de 3 cents ½ la verge.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre? Son raisonnement, c'est que les marchandises ayant augmenté de prix, 30 p. 100 aujourd'hui représente une taxe plus élevée que n'en représentait autrefois 32½ p. 100. A-t-il oublié qu'un des principes fondamentaux de l'ancien tarif c'était, par le moyen de droits spécifiques, de maintenir les recettes en dépit de la baisse des prix ; de telle sorte que, grâce aux droits spécifiques, le fisc retirerait autant sur des marchandises évaluées à un dollar que sur des marchandises représentant une valeur de 25 p. 100 plus forte ? L'a-t-il oublié ?

M. HENDERSON : Non, je ne l'ai pas oublié, et je voudrais seulement que l'honorable ministre ne l'eût pas plus oublié que moi. Il viendra un temps, peut-être, où les prix tomberont et où l'honorable ministre, à court dans ses recettes, sera incapable de faire face aux lourdes charges dont on a grevé le budget de l'Etat. Je mets plus de confiance dans le droit spécifique que dans le droit *ad valorem* ; quoi qu'il en soit, il me paraît plus sage d'établir le tarif, pour partie sur des droits spécifiques, et pour partie sur des droits *ad valorem*, c'est plus sûr.

L'hon. M. PATERSON : Les droits seraient plus élevés.

M. HENDERSON : Pas nécessairement ; aux époques de bas prix, le droit serait proportionnellement plus élevé mais durant les périodes de hauts prix, les sommes perçues par le fisc ne seraient pas tellement énormes. Actuellement, les prélèvements sont énormes, par suite de la hausse exagérée des prix ; le particulier est appelé à verser de trop fortes contributions ; le fisc prélève de trop fortes sommes ; en d'autres termes la quotité de l'impôt est plus élevée aujourd'hui qu'elle ne l'a été depuis dix ans. Faut-il s'étonner que les recettes atteignent $46,000,000 ? Aucunement, dans les circonstances actuelles. Par suite de la hausse des prix, les recettes provenant des droits douaniers sont plus élevées.

Le ministre des Douanes le sait aussi bien que moi, et cependant il insinue,—peut-être pas le ministre des Douanes, car il a trop de bon sens pour le faire,—mais certains de ses partisans insinuent que nous voulons augmenter les droits protecteurs. Or, nous avons demandé simplement de protéger davantage les produits agricoles. La question générale de la protection n'était pas sur le tapis ; cette question était réservée pour discussion ultérieure, et si nous la débattons en ce moment c'est peut-être quelque peu en contravention du règlement. Je désire répondre à cette attaque ; ces messieurs de la droite nous reprochent de préconiser le relèvement des droits dans un but de protection, car ils pensent de cette manière nous mettre dans l'embarras. Or, je retourne l'argument contre eux et je leur dis : c'est vous qui prêchez la protection, c'est vous qui demandez le relèvement des droits puisque vous allez voter la mise en vigueur de tous et chacun de ces articles du tarif. Qu'ils réfléchissent là-dessus, et le ministère éprouvera peut-être quelque embarras, une fois la lumière faite sur le sujet. Mais, d'autre part, il est temps à mon avis, qu'il s'arrête. Je suis bien consentant à relever quelque peu les droits sur les produits agricoles et à assurer pleinement à nos cultivateurs notre marché local pour la vente de leurs produits; mais je ne me ferai pas l'avocat d'un tarif protectionniste plus élevé que celui que nous avons eu depuis dix ans. Je ne dois rien à ces hommes ; j'ai fait tout ce que j'avais le droit de faire, et je ne me propose pas d'en faire davantage ; ils jouissent aujourd'hui d'un tarif protectionniste plus élevé qu'auparavant.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député (M. Henderson) et moi avons eu déjà l'occasion de discuter la question de la quotité de l'impôt ; et je n'entreprendrai pas encore une fois de le réfuter. Je me contenterai de le remercier de l'excellent coup de main qu'il m'a donné : parfois, il nous donne ce coup de main de son plein gré, mais parfois aussi c'est inconsciemment qu'il nous vient en aide. Dieu me garde, s'est-il écrié, de préconiser le relèvement des droits,—si ce n'est bien entendu sur les produits agricoles. Or, il a prétendu, hier soir, que déjà la classe agricole était de toutes celles qui jouissait de la plus haute somme de protection au Canada ; dont acte.

M. TAYLOR : Grâce au parti conservateur.

L'hon. M. FIELDING : Je dis, sous l'empire du régime douanier actuel.

D'honorables DEPUTES : Non.

L'hon. M. FIELDING : Sous l'empire du régime douanier actuel la classe agricole jouit de plus de protection qu'aucune autre classe du Canada.

M. TAYLOR : Il en était de même sous le gouvernement conservateur.

L'hon. M. FIELDING : Non, le tarif actuel n'est pas exactement le même que le tarif conservateur. Si le ministère actuel assure à la classe agricole toute la protection dont elle jouis-

sait sous le régime de la politique nationale, et même un peu plus, et abaisse les droits sur un grand nombre d'articles de fabrication qu'utilise le cultivateur alors je dis que de l'aveu même de nos adversaires la classe agricole ne saurait se plaindre.

Mais ce n'est pas là l'aveu le plus important : l'honorable député m'est venu en aide d'une autre manière. Nombre de députations se sont présentées à moi comme il arrive toujours lorsqu'il s'agit de reviser le tarif ; or, parmi ceux qui ont demandé avec le plus d'insistance qu'on relevât les droits en leur faveur, je dois mentionner précisement les fabricants de l'article même que l'honorable député a pris pour exemple, les tweeds.

M. HENDERSON : De même que pour les écrémeuses mécaniques, ce n'était là qu'un cas ; je pourrais en citer nombre d'autres à l'honorable ministre.

L'hon. M. FIELDING : Celui-là fera parfaitement l'affaire ; l'honorable député n'en pouvait choisir un pour convenir mieux. Il me met parfaitement en mesure de répondre aux doléances des propriétaires de filatures de laine. J'ai eu des discussions très sérieuses et embarrassantes avec les fabricants de cette catégorie.

Hommes d'initiative, citoyens honorables, nombre d'eux ont vu leur œuvre couronnée de succès ; mais ils se plaignent que le droit de douane dont nous avons frappé les tweeds et les lainages n'est pas assez élevé pour leur permettre de prospérer. Ils ont demandé la protection adéquate. L'honorable député adhérent du parti conservateur, le parti du protectionnisme adéquat, jette ses amis par dessus bord, ce soir, s'écriant qu'ils ont déjà suffisamment obtenu de protection. " Je te remercie, juif, de m'avoir enseigné cette parole."

Mais ce n'est pas tout. L'honorable député a vraiment joué de malheur dans le choix de ses tweeds. " Comment !" s'écrie-t-il, " lorsque le parti conservateur était au pouvoir, sous le régime protectionniste, les tweeds étaient frappés d'un droit de 32½ p. 100 et aujourd'hui, le droit est un peu plus élevé !" Cela est inexact ; aujourd'hui la taxe sur le tweed originaire de la Grande-Bretagne est de 30 p. 100; c'est ce tweed écossais qu'il a mis davantage en relief et qui, à son dire, était frappé d'un droit de 32 p. 100, sous le régime national ou protectionniste. Supposant que cela soit exact—ce que je n'admets point—le droit est donc aujourd'hui de 30 p. 100. Comment alors peut-il établir, comme il le prétend, que nous avons relevé le droit ? Lorsqu'il affirme que, sous le régime national, le droit était de 32½ p. 100, il fait erreur. Qu'il veuille bien se reporter au tarif en vogue sous le régime protectionniste, et il constatera que le droit était mixte, partie spécifique et partie *ad valorem*; par conséquent, les droits imposés sur les vêtements de laine, comme ceux que portent les cultivateurs, les pêcheurs et les artisans du pays, n'étaient pas de 32½ p. 100, mais oscillaient entre 30 et 40 ou 50, ou 60 p. 100, et même au delà de 60 p. 100.

Des VOIX : Fort bien !

M. HENDERSON : Ne vous hâtez pas trop d'applaudir.

L'hon. M. FIELDING : Et l'honorable député (M. Henderson) ce soir, s'écrie que sous le régime national, le droit en question n'était que de 32½ p. 100 et que nous l'avons relevé. Il fait erreur. Le droit n'était pas de 32½ p. 100 ; c'était un droit mixte, s'élevant jusqu'à 60 p. 100. L'honorable député désire-t-il que je lui transmette un exemplaire du tarif de 1894? Je puis lui en passer un, s'il le désire.

M. HENDERSON : Donnez-m'en plutôt un exemplaire.

L'hon. M. FIELDING : Ces exemplaires se font quelque peu rares, tout comme les documents que nous cite l'honorable député. Le droit était de 25 p. 100, avec un droit spécifique de 5 centins par livre. J'ai parfaite souvenance qu'à cette époque, lorsque le tarif en question fut discuté à la tribune populaire, je m'étais muni d'échantillons de ces étoffes, et je me rappelle aussi qu'on m'appela alors " carpet-bagger " parce que je portais ces échantillons dans un sac de voyage au cours d'une de ces petites campagnes qu'il nous fallait tous faire. Je me souviens aussi parfaitement que les droits étaient élevés ; or, muni des échantillons de ces étoffes que j'avais choisis sur les rayons des marchands importateurs, avec les prix payés et les droits perçus, je fus en mesure de donner à mes auditeurs l'assurance que ces droits oscillaient entre 40, 50 et 60 p. 100. Par conséquent, lorsque l'honorable député affirme aujourd'hui que le droit sur les lainages et les tweeds qu'il a mentionnés en particulier, n'était que de 32½ p. 100 sous le régime national et que nous avons relevé ce droit, je puis bien affirmer qu'il fait erreur du tout au tout.

M. BLAIN : L'article en discussion intéresse les cultivateurs et je désire rappeler au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) un fait important qu'il n'a sans doute pas mis en oubli. A deux reprises, en 1901 et en 1902, une députation d'agriculteurs se rendirent auprès du ministre et exposèrent leurs griefs au Gouvernement ; ils demandèrent le redressement de ces griefs, une plus large mesure de protection. A cette époque, lorsqu'il présentait son budget, le ministre avait bien soin de déclarer que, dans un avenir plus ou moins prochain, lorsque s'effectuerait le remaniement général du tarif, on tiendrait compte des besoins de la classe agricole. Je désire aujourd'hui rappeler à la Chambre la nature de la demande alors formulée par les cultivateurs et les maraîchers des provinces de Québec et d'Ontario. Ces demandes furent consignées dans certains vœux adoptés à cette époque par

l'association des cultivateurs d'Ontario et de Québec.

Je le demande au ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), en faisant ce nouveau remaniement du tarif, dans quelle mesure a-t-il tenu compte des vœux exprimés par les cultivateurs qui firent si admirablement valoir leur cause, à cette époque ? Voici le chiffre des droits dont ils demandaient l'imposition : choux et choux-fleurs, 3 centins pièce ; céleri, 25 centins la douzaine ; fèves, 45 centins le boisseau ; concombres verts, 20 centins la douzaine ; oignons, 40 centins le boisseau ; tomates, 5 centins la pièce ; melons muscats, 3 centins pièce ; épinards, 25 centins le boisseau. J'abrège cette énumération, me contentant de signaler cette demande, très circonstanciée, présentée au Gouvernement par les cultivateurs, à cette époque, et j'ajoute que le Gouvernement promit d'une façon générale que, dans le prochain remaniement du tarif, il serait tenu compte des vœux des cultivateurs. Le ministre pourrait-il nous dire dans quelle mesure, en effectuant ce remaniement du tarif, il a fait droit aux demandes des agriculteurs ? J'ai une autre observation à présenter ici. Les députés ministériels font sonner bien haut les services qu'ils rendent à la classe agricole. Eh bien ! sous l'ancien régime fiscal dont il est si souvent question ici, la graine de lin était admise en franchise et je vois que, dans le nouveau tarif, la graine de lin importée au pays est admise également en franchise douanière. Qu'on veuille bien se reporter aux tableaux du commerce et de la navigation et l'on constatera que, l'année dernière, nos importations de graine de lin ont atteint le chiffre de $1,647,194, et que la presque totalité de ces importations est venue des Etats-Unis. Le Gouvernement a eu là une excellente occasion de rendre service aux cultivateurs. Il y a quantité de terrains, dans certaines parties du Canada, qui se prêtent parfaitement à la production de la graine de lin. Le député de Macdonald (M. Staples) affirme que dans son district, la terre se prête admirablement à la culture du lin. Je le répète, il se présentait là au Gouvernement une excellente occasion de rendre service à la classe agricole, eu égard surtout à l'énorme quantité de graine de lin importée au pays, au cours des douze mois derniers.

Que le ministre frappe d'un droit la graine de lin et il imprimera par là un vif et puissant essor à la culture du lin au Canada où se trouve tant de terrains se prêtant parfaitement à ce genre de culture. Quand nos cultivateurs veulent exporter de la graine de lin aux Etats-Unis, ils voient se dresser devant eux un tarif de 25 centins le boisseau. Le ministre pense-t-il que c'est là agir loyalement envers nos cultivateurs ? Il ne laisse guère échapper d'occasion de faire sonner bien haut les services que le Gouvernement a rendus à la classe agricole, en relevant quelque peu, d'une part, les droits sur leurs produits et d'autre part, en abaissant les droits sur les articles qu'ils utilisent. Citons entre autres exemples, la réduction de la taxe des machines agricoles de 20 à 17½ p. 100, tandis que dans une autre partie du tarif, il est établi une disposition législative spéciale dans l'intérêt des fabricants de machines agricoles. D'un côté, le Gouvernement fait des avances aux cultivateurs du Canada occidental et, de l'autre côté, il soigne les intérêts des fabricants. Ici encore l'histoire se répète : le Gouvernement, fidèle à sa vieille tactique, fait sa cour aux cultivateurs, d'une part et aux industries, d'autre part. Jusques à quand pourra-t-il pratiquer ce double jeu, l'avenir seul peut le dire; jusqu'ici, cette tactique lui a assez bien réussi.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député, de concert avec plusieurs de ses collègues, a prétendu, ce soir, que les députés de la droite font sonner bien haut les services que le Gouvernement rend à la classe agricole. Je dois l'avouer, la chose a pour moi le mérite de la nouveauté. Ce qui doit tourmenter ces messieurs, c'est qu'ils ont constaté que nous avons effectué plusieurs réformes, au bénéfice des cultivateurs, réformes qu'ils apprécient parfaitement, et ces messieurs jugent utile, sans doute, de chercher à convaincre la classe agricole que nous ne lui avons rendu aucun service. Ce ne sont pas les députés ministériels qui font de la réclame en faveur du Gouvernement, mais ce sont les députés de la gauche qui craignent, dans leur for intérieur, que les cultivateurs n'apprécient trop favorablement l'attitude du Gouvernement. Quant à la graine de lin, on serait porté à croire, d'après les dires de l'honorable député, que cette terre a poussé au Canada, au cours de ces années dernières.

M. BLAIN : C'est le gouvernement conservateur qui l'a achetée, cette terre.

L'hon. M. FIELDING : Je concéderais volontiers le fait, plutôt que d'engager le débat à cet égard, bien que la chose prête à discussion.

M. McINTYRE : Il ne s'agit pas en ce moment de graine de lin : Ce n'est pas la question devant la Chambre. Il y aura lieu de discuter cet article dans quelques instants et je suis d'avis qu'il faut s'en tenir à l'article à l'étude.

M. BLAIN : Il me semble que nous aurions fort bien pu attendre la réponse du ministre des Finances (M. Fielding). L'interruption de l'honorable député me paraît intempestive.

M. McINTYRE : Je soulève la question de règlement. L'article de la graine de lin n'est pas en délibération, pour le moment.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : On a soulevé, à bon droit, la question d'ordre. Nous discutons en ce moment l'article 17 relatif au fromage, qui n'intéresse en rien

la graine de lin. J'ai accordé une certaine latitude, parce que personne n'a soulevé d'objection ; mais puisqu'on a posé la question d'ordre, il me faut insister sur l'observation du règlement.

M. HENDERSON : On me permettra bien, je suppose, d'apporter une réponse au ministre des Finances (M. Fielding).

L'hon. M. FIELDING : On m'a refusé le privilège de donner la réplique au député de Peel (M. Blain) ?

M. HENDERSON : Si vous me le permettez, monsieur le président, je présenterai une courte observation. C'est à bon droit que le ministre affirme que, sous le régime fiscal de 1894, le chiffre du droit sur les tweeds était de 25 p. 100 et de 5 cents la livre ; mais dans quelle mesure ai-je fait erreur ?

L'hon. M. FIELDING : J'ai dit que le droit sur cette catégorie de marchandises était de 32½ p. 100.

M. HENDERSON : Le ministre suppose-t-il qu'une verge de tweed écossais ordinaire pèse plus d'une livre et demie ?

L'hon. M. FIELDING : Les tweeds écossais sont de qualité et de poids variable ; or, le droit varierait d'après le poids.

M. HENDERSON : Si nous prenons comme moyenne une livre et demie la verge, le droit sera de 25, plus 7 cents et demi, soit 32½.

M. ZIMMERMAN : Par exemple, voici les tweeds qui entrent dans les vêtements confectionnés. A 35 cents la verge, le droit de 25 p. 100 et de 5 cents la livre s'éleverait à environ 60 p. 100.

M. BLAIN : En quoi l'item du tweed se rapproche-t-il davantage de l'article du fromage que l'item de la graine de lin ?

M. HENDERSON : Dans mon calcul, j'ai fixé le prix du tweed à $1 la verge et non pas à 35 cents.

M. TAYLOR : Je propose que le chiffre 3 soit porté à 4. Le ministre des Finances (M. Fielding), si je ne me trompe, prétend que je ne saurais proposer pareil amendement. Veut-il me fermer la porte ou bien voir si nous demanderions l'avis de la Chambre, je l'ignore. Je tiens à connaître l'article du règlement qui m'interdit la chose.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député n'a pas le pouvoir de présenter de motion tendant à relever l'impôt; mais il a bien le droit de proposer l'abaissement du droit, s'il le désire.

M. STOCKTON : L'honorable député n'a pas le pouvoir de proposer le relèvement d'un article du budget, mais quant à l'impôt, c'est bien autre chose. Je signale au ministre une décision de monsieur l'Orateur de la Chambre des communes en Angleterre :

Un député qui cherche à relever le chiffre de l'impôt, est tenu—s'il a l'intention de proposer une motion en définitive—de proposer la création d'un comité général de la Chambre——

Il s'agit, on le voit, d'un comité général de la Chambre.

—mais il n'est pas nécessaire qu'il obtienne l'autorisation de la Couronne. Si son objectif est de relever le chiffre d'un article du budget, cette autorisation est nécessaire.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M. Stockton) fait erreur. Nul impôt ne saurait être établi dans ce pays, sans l'autorisation de la couronne.

M. STOCKTON : D'après la décision que je viens de citer, lorsqu'une motion tend à relever le chiffre des crédits budgétaires, on ne peut la proposer, que de l'agrément de la couronne ; mais quand il s'agit de l'augmentation de l'impôt, cette autorisation n'est pas nécessaire.

L'hon. M. BRODEUR : Que l'honorable député consulte l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et il verra que nulle taxe ne peut être imposée que de l'agrément et avec l'autorisation de la couronne.

M. TAYLOR: Sur quoi le ministre appuie-t-il son affirmation?

L'hon. M. BRODEUR : Sur l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

M. TAYLOR : Mon honorable collègue (M. Stockton) vient de nous citer la décision rendue par l'Orateur de la Chambre des communes d'Angleterre.

M. STOCKTON : Le ministre fait complètement erreur. C'est l'article 64 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord qu'il vise, article qui déclare qu'il ne peut s'effectuer de dépense des deniers publics qu'avec l'autorisation de la couronne. Mais le relèvement de l'impôt n'est pas une dépense de deniers publics.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député (M. Stockton) fait erreur, j'en suis sûr, à l'égard de la pratique en vogue au pays. Il peut bien trouver dans les auteurs qu'il est permis de prendre certains moyens pour obtenir l'avis de la Chambre sur une motion, dans le sens abstrait ; mais l'adoption de pareille motion n'a pas pour effet le relèvement du chiffre de la taxe mais la manifestation de la pensée de la Chambre. Les auteurs lui apprendront que le relèvement de la taxe ne peut s'effectuer que sur la proposition du ministre. J'accepterais volontiers l'avis du député de Toronto-nord (M. Foster) sur ce point.

M. TAYLOR : Il ne nous reste qu'à vous prier, M. le Président, de donner votre décision sur cette question. Ce que nous voulons obtenir, c'est que la Chambre exprime son avis sur la proposition, afin de constater si la majorité entend, oui ou non, accorder aux cultivateurs la protection résultant du relèvement du droit sur le fromage.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député (M. Taylor) pourra obtenir cet avis, plus tard.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : La question en discussion se trouve à la page 594 de Bourinot :

C'est aujourd'hui un principe établi du gouvernement constitutionnel que l'imposition des taxes est laissée à l'initiative du ministre.

M. McLAREN : Quant au droit sur le fromage, je regrette de n'avoir pas été présent, au début même de la discussion. Mon opinion très arrêtée à cet égard, c'est que le droit imposé sur le fromage importé des Etats-Unis devrait être aussi élevé que la taxe dont est frappée notre fromage exporté aux Etats-Unis, 6 centins la livre. C'est moi, je crois, qui ai provoqué le relèvement du droit sur notre fromage exporté aux Etats-Unis, au chiffre actuel. Je faisais un important commerce d'exportation de fromage aux Etats-Unis, acquittant 3 centins de droit par livre. Mais dès que mon commerce prit de vastes proportions, le gouvernement des Etats-Unis releva le droit et on me déclara que si je désirais faire de l'argent sur le marché américain, il me faudrait employer la main-d'œuvre de l'autre côté de la frontière et dépenser mon argent là où je le gagnais. Voici un autre argument qui milite en faveur du relèvement de notre droit de douane : aux Etats-Unis on fabrique du fromage avec le lait écrémé qu'on expédie vers certaines localités sur la frontière, acquittant 3 centins par livre de droit, et c'est ce fromage qui fait une déloyale concurrence à notre fromage fabriqué avec du lait non écrémé. Ainsi, à Windsor où je faisais un important commerce de gros fromages, je constate que les Américains expédient leur fromage fait avec le lait écrémé et acquitent le droit. Il en est ainsi d'autres localités. Voilà qui est injuste envers les producteurs de fromage canadiens, et préjudiciable au public. Je verrais d'un bon œil le relèvement du droit de façon à ce qu'il fût au même chiffre, des deux côtés de la frontière.

M. CROCKET : Le ministre des Finances (M. Fielding) affirme que, l'année dernière, notre exportation de fromage a atteint le chiffre de $24,000. Pourrait-il nous dire quelle proportion de cette exportation est allée aux Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING : Pour environ $15,000, je crois. Je le répète, notre importation de fromage des Etats-Unis, si je ne me trompe, s'est élevée à $28,000. On ne nous a pas donné à entendre que les négociants en fromage fussent mécontents de ce droit. Sans doute, comme les centres industriels, ils seraient bien aises d'obtenir davantage. S'ils le pouvaient ; mais, je le répète, on ne nous a pas donné à entendre que le chiffre peu élevé du droit constituât un grief.

M. TAYLOR.

M. BARR : Sans doute, si les intéressés n'ont pas formulé de grief, c'est qu'ils redoutaient le sort réservé aux agriculteurs. Lorsque les cultivateurs envoyèrent à la capitale une délégation dans le but de demander le relèvement des droits sur quelques articles et un abaissement de taxes sur d'autres articles, on fit la sourde oreille à leur prière. Il est encore d'autres raisons qui nous font un devoir d'accorder à nos producteurs de fromage et aux cultivateurs une plus large mesure de protection qu'à toute autre époque de notre existence nationale. On le sait, notre industrie forestière attire vers nos régions septentrionales nombre d'Américains qui font immigrer ici avec eux leurs capitaux, leurs propres employés et les produits dont ils ont besoin dans leur exploitation forestière, ces produits répondant à un besoin auquel pourraient satisfaire les produits de nos propres fermes. Nos mines attirent aussi vers nos régions du Nord tout un flot de citoyens des Etats-Unis. Ils emploient aussi leurs nationaux en grand nombre et importent ici leurs propres produits pour subvenir aux besoins de leurs employés, au lieu de s'approvisionner chez nos cultivateurs. En présence de cette situation, il me semble que l'heure est venue d'imposer des droits prohibitifs égaux à ceux dont les Etats-Unis frappent nos produits, et cela afin d'assurer le marché domestique à nos nationaux. A cet égard, je désire poser une question au ministre des Finances qui, sans doute, a mûrement étudié la chose : Est-ce que, somme toute, sous le régime fiscal à l'étude, les droits sur les produits agricoles ont, oui ou non, subi un relèvement ? Relativement à d'autres industries, les droits ont subi un relèvement au bénéfice des produits domestiques ; mais dans la liste des articles relatifs à l'agriculture, il n'y a que des abaissements de droits, contrairement aux vœux présentés par nos cultivateurs.

L'hon. M. FIELDING : Tous les remaniements effectués dans le tableau des articles relatifs à l'agriculture se sont faits dans le sens d'un relèvement de droits. Quelquefois, l'augmentation n'a été que fort minime, et cela dans le but d'atteindre une unité convenable. Mais partout où il y a eu remaniement de droits, nous avons orienté nos efforts vers un seul but : venir en aide aux cultivateurs, pour me servir de l'expression de l'honorable député (M. Barr) :

18. Beurre—Tarif de faveur, pour la Grande-Bretagne, 3 centins ; tarif intermédiaire, 4 centins ; tarif général, 4 centins.

M. ELSON:Comme le débat sur le tarif ne s'est pas trop prolongé et que nous discutons en ce moment l'annexe "A", qui contient un grand nombre d'articles touchant à l'industrie agricole, je désire, à titre d'agriculteur pratique, formuler quelques observations sur la loi fiscale relativement aux questions d'intérêt général pour nos classes agricoles. Je le sais, nombre de questions s'imposent

à l'étude du Gouvernement ; mais s'il est une question qui s'impose surtout aux préoccupations du Gouvernement et de la Chambre, c'est bien le système fiscal, grâce auquel on prelève les fonds voulus pour le fonctionnement des services de l'Etat et pour la réalisation des améliorations publiques indispensables à un pays qui veut marcher de pair avec les autres pays dans la voie du progrès, de façon à attirer l'immigration et développer la richesse nationale.

Les deux facteurs sur lesquels pivote le système fiscal, c'est le tarif douanier d'abord, et ensuite les droits d'accise. Il y a d'abord les ressources naturelles, telles que les richesses forestières et minières d'un pays, les pêcheries, les terres domaniales. Passons sous silence nombre d'autres sources de recettes qui viennent se déverser dans la caisse publique. Mais aucune source de revenu ne saurait soutenir la comparaison avec le tarif douanier. Si importants que soient les droits d'accise, au point de vue des recettes, ils pâlissent à côté du tarif douanier, qui fait affluer plus d'or dans la caisse publique que toutes les autres sources de revenu, prises collectivement. Il est donc de la plus haute importance de bien évaluer et bien déterminer les droits imposés sur les articles importés pour la consommation intérieure. Le tarif douanier, en effet, atteint presque tous les habitants d'un pays : les ouvriers, les commerçants, les industriels, et surtout les cultivateurs. A mon avis, nos populations agricoles contribuent dans une bien plus large mesure que les autres classes aux recettes publiques demandées aux douanes, et cela non seulement en raison du chiffre prépondérant de ces populations agricoles, mais en outre, parce que le tarif douanier les atteint d'une double façon. Comme les autres citoyens, il leur faut acquitter les droits sur les articles qu'ils achètent et consomment ; et en outre, vu le chiffre peu élevé des droits dont le Gouvernement frappe les produits agricoles originaires de l'étranger, les cultivateurs canadiens se voient obligés, dans nombre de circonstances, d'accepter pour leurs produits un prix inférieur à celui qu'ils obtiendraient, si les produits agricoles importés au pays étaient frappés de droits plus élevés.

En jetant un coup d'œil sur le tableau annexé à la loi fiscale, on voit qu'il y a un tarif de préférence, un tarif intermédiaire et un tarif général. Quant au tarif de préférence, disons sans plus tarder que je n'y trouve nullement matière à critique. Il me semble parfaitement légitime. C'est à mon avis, le devoir du Gouvernement de déployer tous ses efforts pour imprimer un plus vif essor au commerce entre le Dominion du Canada et la mère patrie. Tant qu'on ne nous aura pas prouvé que ce tarif est préjudiciable au Canada, je serai d'avis qu'il doit demeurer en vigueur, dans sa teneur actuelle. L'honorable député de Halton (M. Henderson) nous a dit, il est vrai, avant les vacances de Noël que, durant son séjour en Angleterre, l'année dernière, il avait vu arriver de grandes quantités de marchandises d'Allemagne, de Russie, de France, de Belgique et autres pays, et que ces marchandises s'exportaient d'Angleterre au Canada sous le couvert du tarif de préférence, au bénéfice de ces pays qui ont refusé le traitement de faveur au Canada. S'il en est ainsi, il appartient au Gouvernement de remédier à cet état de choses. Somme toute, je suis partisan du régime de faveur ; je tiens au développement des relations commerciales entre le Canada et l'Angleterre.

L'Angleterre est notre client principal ; l'Angleterre est notre grand marché ; elle achète nos blés, notre principal produit, qui donne une réputation mondiale au Dominion; l'Angleterre achète nos bestiaux, notre fromage, notre bacon, et autres articles. Dès que notre service et notre outillage frigorifiques auront été assez perfectionnés pour permettre de transporter nos produits agricoles de nature périssable, par voies ferrées, puis dans les compartiments froids des steamers naviguant sur l'océan, jusqu'à destination outre mer, dans les caves et sur les tables des consommateurs en Angleterre, alors nous vendrons indubitablement à l'Angleterre, sous le régime de faveur, de bien plus grandes quantités de ces produits que nous ne le faisons aujourd'hui. Je le répète donc, je suis partisan du tarif privilégié, et désire qu'il demeure dans sa teneur actuelle, à moins qu'il ne devienne nécessaire d'y apporter quelque modification.

Quant au tarif intermédiaire, sur lequel je veux offrir une courte observation, je dirai que je m'accorde à penser avec le ministre des Finances (M. Fielding) qu'il n'y a pas lieu d'espérer que ce tarif produise d'importants résultats. Si je ne me trompe, le ministre a dit qu'il n'est guère probable que les Etats-Unis s'emparent de ce tarif intermédiaire, bien que ce soit peut-être une invitation aux Etats-Unis de faire un traité de réciprocité avec le Canada. A mon avis, il n'est guère probable que les Etats-Unis saisissent cette occasion. Somme toute, ce tarif intermédiaire me semble destiné à faire plus de mal que de bien. Qu'on place le bien dans un des plateaux de la balance et le mal dans l'autre plateau, le premier plateau descendrait et forcerait l'autre à remonter assez haut pour se dérober à la vue.

Pour me servir d'une autre comparaison, ce tarif intermédiaire me fait l'effet d'une paille dans le potage ; s'il ne fait pas de bien, il ne saurait faire grand mal. Tout au plus réussirait-il à créer un sentiment d'incertitude dans l'esprit des commerçants. Ainsi tel marchand pourrait acheter certains articles, d'après le tarif général tandis que tel autre achèterait des articles similaires sous le couvert du tarif intermédiaire, par suite d'un arrangement qu'il serait facile d'effectuer ; et ainsi un marchand pourrait vendre ses marchandises à un prix inférieur

à celui de son voisin. Le tarif manquerait donc de stabilité et offrirait peu de sécurité au commerce.

Quant au tarif général, il va sans dire que c'est là le tarif d'application générale dans les affaires commerciales du pays. Du côté sud de la frontière, nous avons un puissant voisin, les Etats-Unis d'Amérique, avec une population de 80,000,000 de citoyens que nous appelons nos cousins. Nous désirons cultiver les relations les plus intimes et les plus cordiales avec ces voisins. A une grande intelligence des affaires ils joignent un rare savoir-faire et ils ont su donner à leurs grandes industries nationales un développement extraordinaire. Ajoutons qu'ils ont un vaste pays, d'immenses territoires qui produisent tout ce qui est nécessaire à l'alimentation de l'homme et des bestiaux. Mais ceux qui sont au courant de la situation aux Etats-Unis savent parfaitement que le salut de la nation américaine dépend de la protection accordée aux cultivateurs, aux travailleurs du sol de ce pays. Voilà ce qui explique l'existence de ce haut tarif qui se dresse comme un mur contre l'importation des produits agricoles de l'étranger, mur tellement élevé qu'il se dérobe dans les nues à la vue des cultivateurs canadiens, mur presque infranchissable, qui leur permet à peine de lancer un cerf-volant de l'autre côté de la frontière. Et comme le Niagara déverse son immense volume d'eau, de la partie élevée de cette cataracte, vers la partie inférieure, ainsi le peuple américain déverse l'énorme volume de ses produits dans notre pays, franchissant le mur élevé de son tarif, pour pénétrer jusqu'au mur peu élevé de notre tarif. Les produits de nos voisins inondent notre pays et se substituent à nos propres produits domestiques, et force est bien au Canada de chercher ailleurs de nouveaux débouchés pour leurs produits. Cela rogne énormément les profits du cultivateur. Il lui faut payer les honoraires de l'intermédiaire, acquitter la taxe de transport par voies ferrées, le prix du fret sur l'océan et autres frais outre mer, qui réduisent considérablement les profits du cultivateur relativement à ce qu'il recevrait, s'il était maître du marché national, bref, si le Canada était aux Canadiens.

Je tiens à instituer brièvement la comparaison entre les droits imposés par le gouvernement des Etats-Unis et ceux établis par le gouvernement canadien sur les produits agricoles :

	Tarif canadien.	Tarif américain.
Blé, par boisseau..	12c.	25c.
Avoine, par boisseau..	10c.	15c.
Orge, par boisseau..	15c.	30c.
Pois, par boisseau..	15c.	30c.
Foin, par tonne..	$2	$4
Pommes de terre, p. boisseau	15c.	25c.
Pommes, par boisseau.. ..	40c.	25c. envir. 70c. par baril.
Fèves, par boisseau..	25c.	45c.

M. ELSON.

	Tarif canadien.	Tarif américain.
Fromage, par livre..	3c.	6c.
Beurre, par livre..	4c.	6c.
Œufs, par douzaine..	3c.	5c.
Oignons..	25 p.c. ad val; égal, sur évaluation de 80c à 20c. le boisseau.	40c. p.bois.
Laines, par livre..	3c.	12c.

Il faut savoir gré au Gouvernement d'avoir imposé même ce minime droit de 3 cents la livre sur la laine. Antérieurement, cet article jouissait de la franchise douanière, mais sous le nouveau régime fiscal, il est frappé de 3 cents la livre. Le droit aux Etats-Unis est de 12 cents la livre. A coup sûr, le ministre des Finances, en homme consciencieux qu'il est, n'osera pas prendre la parole et prétendre qu'il fait par là preuve de loyauté envers le cultivateur canadien. Non, il ne saurait prétendre pareille chose, sans que le rouge lui monte à la figure. Assurément, c'est là une injustice au détriment du cultivateur canadien. A mon avis, il devrait y avoir égalité entre les droits imposés par les gouvernements des deux pays sur les produits agricoles. Si ces tarifs sont réellement des murs élevés entre les deux pays, il devrait exister une si parfaite égalité entre eux que si on plaçait le niveau à bulle d'air à une des extrémités, sur le mur américain et à l'autre extrémité, sur le mur canadien, la bulle d'air demeurerait toujours en équilibre au centre. Disons quelques mots sur les clôtures en fil métallique.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Monsieur le Président, quel est l'article devant le comité? Je soulève la question de règlement.

M. ELSON : Les clôtures en fil métallique constituent un article fort coûteux pour les cultivateurs canadiens. Le fil métallique est le seul article que nous puissions utiliser pour nos clôtures. Il nous faut des clôtures en fil métallique et dans l'Ontario et au Nord-Ouest et ailleurs ; or, le Gouvernement frappe d'un droit de 5 p. 100 les numéros 9, 11 et 13 de fil métallique, qui entrent dans la confection des clôtures que construisent les cultivateurs canadiens.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député fait erreur. Sous le régime de faveur, le fil métallique entre en franchise.

M. ELSON : Je le sais, mais au tarif général, ce fil est frappé d'un droit de douane.

L'hon. M. FIELDING : Mais l'honorable député ne veut pas, sans doute, que les articles de provenance américaine entrent en franchise. Vous venez précisément de demander leur exclusion de notre marché.

M. ELSON : Au demeurant, ce fil métallique ne vient pas d'Angleterre. Il s'importe des Etats-Unis.

L'hon. M. FIELDING : Non, le fil métallique se fabrique en Angleterre.

M. ELSON : J'espère sincèrement que le ministre veillera à dégrever les cultivateurs

canadiens de cette taxe de 5 p. 100 sur le fil métallique qui entre dans la construction de leurs clôtures.

L'hon. M. FIELDING : Ce dégrèvement tournerait au bénéfice des Etats-Unis, et c'est ce que nous ne voulons pas.

M. ELSON : Quant à la taxe des moissonneuses-lieuses et des faucheuses, elle a été réduite de 2½ p. 100, mais c'est là un dégrèvement fort peu appréciable, au bénéfice de nos cultivateurs. Une faucheuse coûte, disons, $50 et elle dure dix ans : or, en supposant qu'on puisse l'acheter dix schellings meilleur marché, cela constitue une économie d'un schelling, par année, pour les dix années. C'est là peu de chose, on le voit. La même observation s'applique aux moissonneuses-lieuses, seulement dans une mesure quelque peu plus large. L'économie ainsi réalisée par le cultivateur se résumerait à peu de chose. J'ai un mot à ajouter au sujet du sucre brut. Le coût du sucre brut étant plus élevé, il s'ensuit une augmentation correspondante dans le prix de l'article fini. A mon avis, il importe de dégrever autant que possible cet article, au bénéfice du public consommateur, au pays et il faudrait remanier le tarif de façon à abaisser le prix d'achat du sucre. C'est là un article de consommation domestique et aujourd'hui, l'achat du sucre en usage chez nos cultivateurs occasionne, apparemment, une dépense aussi élevée que celle nécessitée par l'achat de la farine de blé qui entre dans la boulange du pain, pour la famille du cultivateur qui fait son propre pain. A mon avis, on a donc eu tort de frapper d'un droit le sucre brut ; en fait, il aurait fallu abaisser le droit sur l'article fini. Pourquoi le prix du blé est-il si peu élevé, aujourd'hui? Ne faut-il pas chercher la cause de cette baisse dans la concurrence que se font en Grande-Bretagne les grands pays producteurs de blé? L'offre et la demande influent sur cette situation. Mais il n'en est pas ainsi des sucres. Le profit retombe dans la caisse des millionnaires et des syndicats qui s'entendent à merveille pour obtenir les prix qu'ils fixent pour leurs sucres. C'est le public qui en paie la façon, tandis que les industriels, quelquefois, versent 20 p. 100 sur leurs actions-capital, sans compter les primes qu'ils accordent.

Il est une autre question que je désire développer, et mes collègues, je l'espère, ne me reprocheront pas de trop m'éloigner de la question devant le comité. Voici un extrait emprunté du "Farmers' Advocate", excellente feuille dévouées aux intérêts de la classe agricole, et qui se publie à London. Je trouve dans ce journal une lettre dont l'auteur est un gentleman qui ne demeure pas loin de la capitale fédérale. Je regrette que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) soit absent en ce moment ; car je serais bien aise de savoir ce qu'il aurait à nous dire en faveur des cultivateurs. Voici le texte de cette lettre :

Je viens de lire un article publié dans le "Farmers' Advocate" du 13 courant, relativement aux moutons, article où vous affirmez (page 1442) ce qui suit : "C'est là une question qui mérite mûre considération, et personne encore, jusqu'aujourd'hui, ne s'en est préoccupé. En mars dernier, je me suis rendu auprès de la commission du tarif, à Ottawa, et j'ai prouvé aux commissaires qu'il s'importe, annuellement, 48,000,000 de livres de chiffons et drilles, appelant leur attention sur l'urgence de prohiber l'emploi des chiffons dans la fabrication de tout article commercial quelconque, puisque cela empêche les cultivateurs d'obtenir le prix voulu pour leur laine et que cela, en outre, favorise l'importation de toute espèce de maladies infectieuses, et surtout de la consomption. J'ai cité mon auteur, le docteur Osler et j'ai prouvé, en m'appuyant sur cette autorité, que ces chiffons contiennent les germes de ce qu'on appelle la "maladie des chiffonniers". Je tiens de bonne source d'un médecin de la localité, que le docteur Osler prescrit pour cette maladie un traitement similaire à celui usité pour la consomption. J'ai prouvé au moyen des documents parlementaires qu'il n'y a, au Canada, que 2,100,000 moutons, d'après le dernier recensement ; et si l'on prohibait l'importation de cet article, il faudrait au moins 10,000,000 de brebis de plus pour subvenir à la demande du marché des laines. Les cultivateurs tiennent à obtenir pour leur laine un prix qui leur permette de faire face à tous les autres frais et de réaliser un profit.

Il y a une double observation à faire ici. D'abord, il y a la question d'hygiène qui intéresse la santé publique et en outre, il y a une question qui touche à la prospérité des cultivateurs. Pensant que l'auteur de cette lettre avait fait erreur en affirmant qu'il s'importe au pays 48,000 tonnes de chiffons, j'ai consulté les documents parlementaires, afin de vérifier la quantité importée l'année dernière et je vois qu'il y figure 85,000 tonnes de chiffons et drilles de laine, jute, de déchets de papier et ainsi de suite. L'importation de ces chiffons ne saurait faire doute. D'après d'éminentes autorités, ces chiffons peuvent propager la tuberculose au pays.

J'ai appris avec plaisir que quelques membres du cabinet appartiennent à la société contre la tuberculose de cette ville et que par leur influence et aussi par des contributions monétaires, ils font tout en leur pouvoir pour empêcher cette maladie de se propager dans le pays. Mais d'un autre côté, ils permettent l'importation en franchise de 80,000 tonnes de chiffons qui sont peut-être contaminés. Un droit de dix cents par 100 livres sur ces chiffons donnerait un revenu d'environ $170,000. Mais il vaurait encore mieux brûler toute cette importation que de s'exposer aux dangers de propager cette terrible maladie parmi notre population.

Si l'importation de ces chiffons était prohibée, nos cultivateurs en retireraient un avantage considérable, car cela créerait une forte demande pour les laines de nos splendide troupeaux de Lincolns, de Leicesters et de Shropshires, qui ont remporté un si grand nombre de prix à Chicago. Le Ca-

nada est justement renommé pour ses moutons, et l'industrie des laines devrait être encouragée.

J'ai parlé à titre de cultivateur pratique, et je crois l'avoir fait dans l'intérêt de la classe agricole. Si, à l'aide du tarif, le Gouvernement assure l'expansion des intérêts agricoles du pays, il aura jeté des assises inébranlables pour la fondation d'une grande nation au Canada. Par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, je remercie mes honorables collègues de l'attention qu'ils m'ont prêtée.

M. PERLEY : Avant que cet article soit adopté, je désire dire quelques mots sur les droits que ce tarif entend imposer sur les produits agricoles. Il me semble que nous devrions être tous d'accord à demander, dans l'intérêt des cultivateurs, que les produits agricoles des autres pays ne puissent pas pénétrer sur notre marché. Nous avons, pour protéger nos produits industriels, un tarif que le gouvernement actuel a emprunté, en grande partie du moins, au gouvernement conservateur qui l'a précédé, et je considère que ce tarif devrait aussi empêcher les Américains d'inonder nos marchés de produits agricoles, qui sont la principale source de richesse de notre pays.

Bien que, dans certains cas, le tarif actuel puisse peser assez lourdement sur les cultivateurs, j'ai toujours soutenu, chaque fois que l'occasion s'en est présentée, que ce tarif est, dans son ensemble, avantageux à la classe agricole, de même qu'aux autres classes de la société. Il est certain que les cultivateurs obtiennent de meilleurs prix pour leurs produits, grâce à l'existence d'industries dans le pays.

Je constate que le nouveau tarif n'augmente pas les droits sur les œufs, le beurre et le fromage. Durant l'exercice précédent, il a été importé 462 doz. d'œufs, et je suppose que ces œufs venaient des Etats-Unis; il n'en a pas été importé en vertu du tarif de préférence. Nous avons aussi importé de grandes quantités de beurre et de fromage. Bien que cela puisse paraître aller à l'encontre de mes propres intérêts, je suis partisan d'une politique nationale pour le Canada. Sous ce rapport, je suis dans la position du cultivateur, c'est-à-dire que je fabrique du bois qui, en presque totalité, est exporté à l'étranger. L'article 10 du tarif impose un droit sur les viandes en barils, y compris le lard, dont nous consommons de grandes quantités. Je ne me suis jamais opposé à cette taxe, et je n'en parle en ce moment que pour signaler le fait. Le droit est de 2 cents par livre, soit $4 par baril. Le pays ne produit pas de cette qualité de gros lard en quantité suffisante pour les besoins des exploitations forestières, et le droit équivaut à une taxe qui varie entre 20 et 50 p. 100, selon le prix du lard à Chicago. Les prix varient tellement que je me rappelle les avoir vues à $8 et à $20. Les droits ad valorem sur les œufs et le fromage sont moins élevés que sur le lard. J'aimerais à savoir du ministre des Finances pourquoi il impose plus lourdement le lard, dont le pays ne produit pas une quantité suffisante pour la consommation, que les œufs, le beurre et le fromage, que nous produisons en quantités bien supérieures à ce que nous pouvons consommer.

Quoi qu'il en soit, je considère qu'au Canada, comme dans tout jeune pays, un tarif est absolument nécessaire. C'est le seul moyen que nous ayons de devenir une grande nation, et le cultivateur a droit d'être protégé contre les importations des Etats-Unis.

Article 19. Cacao, coques et pellicules, 7½ p. 100, 10 p. 100, 10 p. 100.

M. LAKE : Puis-je savoir pourquoi le traitement de faveur accordé à l'Angleterre a été abaissé dans ce cas-ci ?

L'hon. M. FIELDING : Les droits sur cet article ont été abaissés sur toute la ligne, et le tarif de préférence est plus bas qu'auparavant.

M. LAKE : Les importations de ce chef viennent presque toutes de l'Angleterre, et le changement est de nature à favoriser plutôt les exportateurs des Etats-Unis et des autres pays que ceux de la Grande-Bretagne. Le changement est hostile à la préférence accordée à l'Angleterre.

L'hon. M. FIELDING : Ce produit peut en quelque sorte être considéré comme une matière brute. Il n'a subi qu'une préparation préliminaire et il entre dans la fabrication d'autres produits. Il doit être considéré de ce point de vue.

M. LAKE : Dans ce cas, ne serait-il pas préférable d'accentuer davantage la préférence anglaise ?

L'hon. M. FIELDING : Le traitement de faveur est de 7½ p. 100, ce qui est passablement bas.

M. LAKE : Il n'est pas très bas, comparé au tarif général. Ce produit est, en grande partie importé d'Angleterre et il me semble qu'on devrait plutôt encourager cette importation.

L'hon. M. FIELDING : Les droits sont déjà passablement bas.

Article 20. Pâte ou " liqueur " de cacao et pâte ou " liqueur " de chocolat, non sucrée, en blocs ou gateaux d'au moins 2 livres de pesanteur, 2½ cents ; 3 cents et 3 cents.

M. LAKE : Les mêmes objections s'appliquent à cet article. Pourquoi diminuer l'ancienne préférence d'un tiers, que nous accordions à l'Angleterre ? Croit-on à propos, dans ce cas-ci de s'écarter de la politique reconnue du parti libéral qui est d'encourager les importations d'Angleterre ?

L'hon. M. FIELDING : Les raisons que je viens de donner s'appliquent ici. Ce pro-

duit entre dans la fabrication d'autres produits et les droits doivent être très modérés. Le tarif général a été réduit de 4 à 3 cts, et le tarif de préférence a été abaissé dans la même proportion.

Article 21. Pâte de cacao, etc., sucrée.

M. LAKE : Ici encore, la préférence accordée à l'Angleterre n'est pas aussi forte que sous l'ancien tarif.

Article 24. Chicorée, à l'état naturel ou verte, par livre, 2 cents, 2½ cents, 3 cents.

M. BLAIN : Le ministre devrait nous avertir quand il y a des changements dans le tarif.

L'hon. M. FIELDING : Ici, il y a une réduction. Le droit sur la chicorée était autrefois de 3 cts.

Article 25. Chicorée, séchée au four, torréfiée ou moulue, extrait de café, n.a.p., ou imitations de toutes sortes, par livre, 2 cents, 2½ cents, 3 cents.

M. BLAIN : Pourquoi cet abaissement ?

L'hon. M. PATERSON : Ces produits entrent dans la fabrication du café.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons compris les imitations dans cet article ; cela a été fait pour prévenir les difficultés dans le département.

M. BLAIN : Ce changement ne paraît pas avoir été fait dans l'intérêt de qui que ce soit. Si ces produits étaient admis en franchise, je suppose qu'on les ferait servir à la fabrication du café.

Article 26. Café torréfié ou moulu, et toutes les imitations de café et café factice, glands, n.a.p., par livre, 1½ cents, 1¾ cents, 2 cents.

M. HENDERSON : Le ministre considère-t-il qu'un droit de 2 cts est suffisant sur les imitations de café ? Ces importations devraient être prohibées.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas de changements ici. Il y a beaucoup d'imitations de café qui ne sont pas nécessairement malsaines. Pour faciliter le classement, on les a réunis en un seul article, depuis plusieurs années.

Article 28. Thé et café vert, n.a.p., 10 p. 100, 10 p. 100, 10 p. 100.

M. HENDERSON : Ici encore, la préférence anglaise a été complètement éliminée, comme pour le café. Quelle en est la raison ?

L'hon. M. FIELDING : Si le thé est acheté en entrepôt en Angleterre, il est admis en franchise.

Article 35. Houblon, par livre, 4 cents, 6 cents, 7 cents.

L'hon. M. PATERSON : Il y a ici une augmentation, 7 cts au lieu de 6 cts.

M. LAKE : Quel rang occupe les importations d'Angleterre par rapport à celles des autres pays, pour le dernier exercice ?

L'hon. M. FIELDING : $112,000 des Etats-Unis et $45,000 d'Angleterre.

Article 39. Amidon (de toutes sortes), par livre, 1 cent, 1½ cent, 1½ cent.

L'hon. M. FIELDING : Je demande que cet article soit réservé.

M. BLAIN : A-t-on importé de grandes quantités d'amidon des Etats-Unis l'an dernier ?

L'hon. M. FIELDING : Pour $21,000.

M. BLAIN : A quelle somme se sont élevées les importations totales ?

L'hon. M. FIELDING : $40,000.

M. BLAIN : Je ferai observer que la fabrication de l'amidon devient une industrie importante au Canada. Elle mérite qu'on s'en occupe.

L'hon. M. FIELDING : L'article est réservé.

M. BLAIN : Dans ce cas, je réserve aussi mes remarques.

Article 43. Lait concentré, le poids du colis devant être inclus dans le poids imposable, par livre, 2 cents, 3 cents, 3½ cents.

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici une légère réduction.

M. BARR : Pourquoi abaisser les droits ? Ne pouvons-nous pas fabriquer du lait condensé ?

L'hon. M. FIELDING : L'ancien droit était de 2 cents et 1-16 de cent ; nous l'avons porté à 2 cents pour éviter la fraction.

Article 44. Café condensé avec lait, 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

Article 45. Aliments lactés, n.a.p., préparations de céréales alimentaires, en colis de 25 livres ou plus, chacun, 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Cet article a été retiré de la classe précédente ; le droit était autrefois de 35 p. 100.

Article 46. Préparations de céréales alimentaires, n.a.p, 15 p 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

Article 47. Fèves, n.a.p., par boisseau, 15 cents, 22½ cents, 25 cents.

L'hon. M. PATERSON : Il y a une augmentation de 10 cents par boisseau.

Article 48. Pois, n.a.p., par boisseau, 10 cents, 12½ cents, 15 cents.

L'hon. M. FIELDING : L'augmentation est de 10 à 15 cents.

M. BLAIN : Quelle requête spéciale a-t-on reçue des cultivateurs et quelle est la raison de cette augmentation ?

L'hon. M. FIELDING : En appliquant le droit à la valeur du produit, on a constaté qu'il était très bas. Aux prix actuels, le tarif est encore très modéré.

M. MARSHALL : Les pois importés pour les semences sont admis en franchise ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

Article 49. Sarrasin, le boisseau, 10 cents, 12½ cents, 15 cents.

L'hon. M. FIELDING : Le droit a été porté de 10 cents à 15 cents.

Article 50. Farine de sarrasin, par 10 livres, 35 cents, 45 cents, 50 cents.

L'hon. M. FIELDING : Ici l'augmentation est de 25 à 50 cents.

Article 51. Orge, perlé, roulé, torrefié ou moulu, 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

Article 52. Orge, n.a.p., le boisseau, 10 cents, 12½ cents, 15 cents

L'hon. M. FIELDING : Le droit *ad valorem* a été changé en un droit spécifique, mais il reste à peu près le même. S'il y a un changement, il est un peu plus élevé.

M. BLAIN : L'honorable ministre devrait accorder une protection plus élevée. Autrefois Ontario faisait un fort commerce d'orge et il a considérablement diminué. Cela est dû à ce que les Etats-Unis imposent un droit spécifique de 30 cents par boisseau sur l'orge canadien. Puisque l'honorable ministre des Finances, en guise de représailles a imposé une surtaxe sur les produits allemands, en vertu du même principe, ne devrait-il pas élever les droits sur l'orge américain ? Ce serait probablement le moyen d'amener les Etats-Unis à abaisser leur propre tarif, de manière à donner accès à nos cultivateurs sur le marché américain. comme autrefois, et établir ainsi une réciprocité plus équitable.

L'hon. M. FIELDING : Dans beaucoup de cas, il serait certainement très désirable d'avoir accès au marché américain, mais, à cela près, nous avons très peu à nous plaindre de la situation actuelle. L'an dernier, nous n'avons importé que pour $1,500 d'orge. de sorte que nos cultivateurs ne souffrent pas de la concurrence américaine. D'un autre côté, nous avons exporté l'an dernier pour $460,000 d'orge.

Article 53. Farine de maïs, par baril, 20 cents 22½ cents, 25 cents.

Article 54. Maïs, pour fins de distillation, subordonné aux règlements qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, par boisseau, 7½ cents, 7½ cents, 7½ cents.

L'hon. M. FIELDING : Autrefois, la préférence était de 5 cents.

Article 55. Maïs, non pour la distillation et subordonné aux règlements établis par le ministre des Douanes, en franchise, en franchise, en franchise.

M. LANCASTER : Que disent ces règlements ?

L'hon. M. FIELDING : Pour la consommation générale, le maïs est admis en franchise, mais pour les fins de la distillation, il est imposable, et le but de cet article est de permettre au ministre des Douanes de faire les règlements nécessaires pour prévenir les abus. Cette question regarde surtout le ministère du Revenu de l'intérieur.

M. LANCASTER : Alors, le maïs américain fera concurrence à l'orge et aux autres produits de nos cultivateurs. En vertu de quel principe l'honorable ministre admet-il le maïs en franchise ? Quel est le droit américain sur le maïs ?

L'hon. M. FIELDING : 15 cents.

M. LANCASTER : Je ne vois pas pourquoi notre maïs n'est pas protégé. J'ai souvent reçu des plaintes des cultivateurs à ce sujet, et ils s'attendaient à ce que la revision du tarif ferait disparaître cet abus. Ce maïs importé prend la place de l'orge, des pois et de l'avoine qui sont protégés par un droit. A mon sens le droit canadien sur le maïs américain devrait être le même que le droit américain sur le maïs canadien.

L'hon. M. FIELDING : Autant qu'il m'est permis de parler au nom des cultivateurs canadiens, je n'admets pas les prétentions de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara. Cette admission en franchise du maïs est essentiellement dans l'intérêt des cultivateurs qui consomment beaucoup plus de maïs qu'ils n'en produisent. Une partie du Canada,—une partie très importante,—produit du maïs et nous nous en réjouissons, mais la très grande majorité de nos cultivateurs ne cultivent pas le maïs, mais ils ont besoin de cette céréale pour l'élevage et l'industrie laitière qui sont deux industries très importantes du Canada. Je ne doute pas que les cultivateurs d'une partie du pays aimeraient à avoir un droit sur le maïs mais la grande majorité est d'un avis contraire, et elle considère l'admission en franchise de ce produit comme un bienfait.

M. LANCASTER : L'honorable ministre croit parler dans l'intérêt de la classe agricole en favorisant l'admission du maïs en franchise. Je regrette de différer d'opinion avec lui sur ce point, mais je suis convaincu que les cultivateurs qui m'ont parlé de cette question savaient ce qu'ils disaient. Ils m'ont dit que bien qu'il soit vrai que le maïs en franchise serve les intérêts égoïstes de quelques-uns qui séparent leur cause de celle de la masse et cherchent à s'enrichir à leurs dépens, cela ne profite pas à la classe agricole en général. L'honorable ministre ne tient pas compte de ce que j'ai dit, il y a un instant, que ce maïs admis en franchise fait concurrence à nos autres produits—l'orge, l'avoine, les pois, etc., et à ce point de vue, chaque boisseau de maïs importé cause un tort à l'agriculture au Canada. Le ministre dit aussi que le maïs n'est cultivé que dans une seule partie du pays, mais il y a très peu d'endroits au Canada où, les cultivateurs étant en nombre suffisant et raisonnablement à l'aise, le maïs ne pourrait pas être

cultivé. Il y a plusieurs sortes de maïs et certaines qualités viennent très bien dans les pays froids. Je crois que c'est une erreur de dire que la classe agricole en général, est en faveur de l'entrée du maïs en franchise, surtout quand on se rend compte que ce produit nuit à l'écoulement d'autres céréales. Je n'admets pas le raisonnement du ministre car il aurait pour effet d'induire les cultivateurs à rejeter la tâche de la concurrence sur d'autres, au lieu de les engager à travailler pour le bien commun des cultivateurs canadiens.

M. McINTYRE (Perth-sud) : Je ne crois pas que l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) représente fidèlement le sentiment de la classe agricole en général. Il n'y a pas de doute que dans certaines parties du pays les cultivateurs croient qu'ils peuvent cultiver le maïs profitablement. Mais cette région est très restreinte. Elle ne pourrait pas répondre aux demandes et surtout elle ne pourrait pas approvisionner les acheteurs à des prix avantageux pour ces derniers. Les autres parties du pays ne produisent pas de maïs, mais on y fait beaucoup d'élevage. Il n'est que juste de donner plus de soin à l'industrie la plus importante. Le commerce d'exportation d'animaux dont l'honorable député de Lambton-est (M. Elson) nous a parlé en termes si enthousiastes, aurait beaucoup à souffrir si nos cultivateurs ne pouvaient pas se procurer à bas prix le maïs américain qu'ils donnent à leurs troupeaux.

M. BARR : Je crains que l'honorable député (M. McIntyre) ne soit pas aussi au courant des besoins de la classe agricole que s'il était lui-même cultivateur ou représentait une circonscription agricole. Bien que de nombreuses délégations soient venues entretenir les ministres au sujet du tarif, pas une délégation de cultivateurs, pas un seul journal agricole n'a demandé que le maïs soit laissé sur la liste des articles admis en franchise. D'un autre côté, c'est un fait reconnu qu'une section importante du pays, plus particulièrement une partie de la province d'Ontario, est aussi propice à la culture du maïs qu'aucune partie des Etats-Unis. Si on maintenait les prix, si ce produit était protégé, Ontario produirait tout le maïs que le Canada peut consommer. Tout le monde sait que le sol et le climat d'Ontario sont éminemment favorables à la culture du maïs. On a déjà dit et je tiens à répéter que chaque boisseau de maïs importé et consommé dans le pays, prend la place de l'orge et de l'avoine canadiens. Ces derniers produits doivent alors être vendus à vil prix et pourquoi ? Parce qu'ils ont à subir la concurrence du maïs américain importé en franchise.

Je maintiens donc que cette exemption est en opposition directe aux intérêts de la classe agricole et je suis convaincu que si les cultivateurs n'avaient pas été trompés ils auraient protesté contre cette disposition du tarif. Ceux qui ont pris part à nos luttes électorales savent que cette question a été vivement débattue dans beaucoup de comtés et que les cultivateurs y portaient un vif intérêt. On se rappelle aussi qu'en compensation de l'admission en franchise du maïs, on leur promettait de nombreux avantages. Dans beaucoup de parties d'Ontario et même du Canada, le menu grain est la culture la plus profitable à laquelle les cultivateurs puissent se livrer, pourvu qu'on puisse l'écouler à un prix raisonnable. La classe agricole n'a certainement pas d'intérêt à ce que les Américains inondent le Canada de leur maïs. Certaines années, la récolte est très abondante, et ils l'expédient ici à vil prix. Le Canada peut produire tout le maïs dont nous avons besoin pour nos animaux et nous n'avons aucun avantage à ouvrir la porte toute grande aux produits des Etats-Unis. J'espère qu'à la réflexion, l'honorable ministre des Finances comprendra qu'il rendra un meilleur service à l'agriculture canadienne en imposant un droit sur le maïs.

M. McKENZIE : Je ne partage pas du tout la manière de voir de l'honorable député de Dufferin (M. Barr) lorsqu'il dit qu'une grande partie de la province d'Ontario peut produire dans des conditions avantageuses le maïs dont nous avons besoin pour nos troupeaux. La grande majorité des cultivateurs cultive le maïs, mais comme fourrage, et nous avons besoin du maïs en grain pour engraisser les animaux. Dans la partie du pays que j'habite, on fait beaucoup d'élevage, mais on ne récolte pas assez de grain pour nourrir les animaux pendant les mois d'hiver et nous avons besoin de ce maïs. L'imposition d'un droit sur ce produit nous causerait beaucoup de tort, car il nous faudrait le payer plus cher. Nous considérons que c'est un grand avantage de pouvoir nous procurer le maïs américain à aussi bas prix.

Il n'est pas tout à fait juste de dire que le maïs en franchise fait concurrence à nos menus grains. Nous cultivons des pois partout où l'absence des insectes nous le permet et nous les vendons plus cher que ce que nous obtiendrions pour une égale quantité de maïs ; avec cet argent nous pouvons acheter du maïs pour engraisser nos animaux. Ce maïs américain nous permet donc de vendre notre bœuf à des prix remunérateurs. Nous sommes satisfaits des conditions actuelles et j'espère que l'honorable ministre des Finances ne se rendra pas à la demande de l'honorable député de Dufferin (M. Barr) ni d'aucun de ceux qui demandent le rétablissement d'un droit sur le maïs.

M. TAYLOR : L'honorable député (M. McKenzie) représente, comme moi, une circonscription agricole, or je lui demande ce que feraient les cultivateurs s'ils ne pouvaient pas se procurer ce maïs américain à bas prix, pour engraisser leurs animaux. Ils

iraient tout simplement trouver les autres cultivateurs du pays et leur achèteraient leur orge, leurs pois, leur avoine. Chaque boisseau de maïs importé est converti en viande, et je sais qui a obtenu que ce produit soit admis en franchise. Cette exemption a été accordée à la demande de quelques électeurs qui en avaient besoin pour leurs troupeaux, au grand détriment des autres cultivateurs. Chaque boisseau de maïs importé prend la place d'un boisseau de maïs canadien, abaisse le prix du maïs canadien à celui du maïs américain et oblige nos cultivateurs à exporter en Angleterre ou à l'étranger leur avoine, leur pois et leur orge. Si un droit était imposé sur ce maïs, nos cultivateurs obtiendraient de meilleurs prix; l'orge, l'avoine et les pois qu'ils expédient en Angleterre serviraient à engraisser nos animaux tout aussi bien que le maïs.

Beaucoup de comtés de l'ouest d'Ontario, produisent du maïs, mais on n'en cultive pas. On préfère cultiver des haricots blancs que du maïs à 30 cts. le boisseau, en concurrence au maïs des Etats-Unis. Je représente une circonscription agricole aussi importante que toute autre circonscription d'Ontario et si on demandait à mes électeurs ce qu'ils pensent de la question, ils seraient unanimes, grits et tories, à dire qu'ils ne veulent pas qu'un seul boisseau de maïs soit importé dans le pays, à cause du tort qu'il cause à nos propres céréales.

M. MARTIN (Wellington-nord) : Je ne partage pas la manière de voir de l'honorable député (M. Taylor) sur cette question de maïs. Cela provient peut-être de ce que nous n'habitons pas la même partie du pays. Il n'y a pas de doute que notre opinion sur cette question dépend beaucoup de la localité que nous habitons. Chez moi, le maïs en franchise est certainement un grand avantage, et on n'a pas réussi à prouver ce soir que l'admission en franchise de ce produit ait fait baisser les prix de nos menus grains. C'est en 1897 que le maïs a été admis en franchise et depuis cette date l'avoine ne s'est jamais vendue au-dessous de 25 cts. Avant 1897, le prix de l'avoine est tombé jusqu'à 10 cts. Il en est de même pour les pois. Aujourd'hui, ils se vendent 80 cts. par 60 lbs. Avant l'admission du maïs en franchise, ils se sont vendus 39 cts. Ainsi, rien ne prouve que l'honorable député de Dufferin (M. Barr) ou l'honorable député de Leeds (M. Taylor) aient raison quand ils disent que cette exemption à abaissé le prix de nos menus grains. A l'heure qu'il est, c'est un grand avantage pour un cultivateur de pouvoir vendre 100 boisseaux ou cinq tonnes d'avoine à un cent la livre et acheter une égale quantité de grain de beaucoup plus profitable pour ses animaux, pour le même prix ou à meilleur marché. L'admission en franchise du maïs est certainement un grand avantage pour les éleveurs de bestiaux et de porcs. Les honorables députés qui ont parlé contre cette exemption peuvent être certains que les cultivateurs de ma circonscription, quelles que soient leurs opinions politiques, sont unanimes à dire que l'admission en franchise du maïs est une excellente affaire.

M. LANCASTER : Je comprends parfaitement le raisonnement de l'honorable député, s'il fait une distinction entre les grands éleveurs et les cultivateurs qui travaillent le sol. Je lui ferai observer que les produits qu'il mentionne et dont les prix n'ont pas baissé ont toujours été protégés. A l'heure qu'il est, ils sont frappés d'un droit, et le ministre des Finances entend maintenir ce droit, pour protéger les cultivateurs.

L'honorable député (M. Martin) ne semble pas tenir compte du fait que la grande majorité des cultivateurs travaillent le sol et que ce n'est que le petit nombre qui, ayant amassé un certain capital, continue à se dire cultivateur, mais cherche à s'enrichir aux dépens des autres en exportant des animaux engraissé, avec le moins de frais possible. Ce sont ces éleveurs que l'honorable député veut protéger par cet article du tarif, mais, pour ma part, entre les cultivateurs riches et les cultivateurs pauvres, je me range du côté des pauvres et je travaille à améliorer leur sort.

M. MARTIN (Wellington-nord) : En réponse à l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), je puis dire que dans tout le comté de Wellington—il doit en être de même ailleurs—il n'y a pas un seul cultivateur qui n'élève des bestiaux ou des porcs. Ils ne peuvent pas cultiver de maïs et c'est pourquoi ils désirent qu'il soit admis en franchise. On a tort de dire que nous légiférons au bénéfice du riche et au détriment du pauvre. Tous les cultivateurs de mon comté élèvent des animaux et partout l'admission du maïs en franchise leur est d'un grand avantage.

L'hon. M. FIELDING : L'ambition des cultivateurs de devenir des capitalistes est très légitime. Il y a quelques années, cet espoir ne leur était pas permis, et si nous réussissons à améliorer la situation de manière à leur permettre de s'enrichir, ils doivent s'en réjouir.

Je ferai observer à l'honorable député de Dufferin (M. Barr) qu'il fait erreur sur la nature des représentations qui ont été faites à la commission du tarif sur cette question. Je ne voudrais pas être trop affirmatif au sujet d'une enquête qui a porté sur un nombre aussi considérable et aussi varié de sujets, mais autant que je m'en souviens—et je suis corroboré sur ce point pas l'honorable ministre des Douanes—pas un cultivateur n'a demandé à la commission de changer le tarif sur le maïs.

M. BARR : Quelqu'un a-t-il demandé que le maïs reste sur la liste des articles admis en franchise ?

L'hon. M. FIELDING : J'arrive à cela. Il y a neuf ans, l'abolition du droit souleva de vives discussions et le grand argument des adversaires de l'exemption était celui que vient de donner l'honorable député de Leeds (M. Taylor) ; on prétendait que cela ferait baisser le prix des menues céréales. Le temps a démontré que cette crainte n'était pas fondée et les prix des autres céréales n'ont pas diminué. Si la question était vivement discutée, il y a neuf ans, elle a cessé de l'être et la classe agricole, en général, reconnait la sagesse de cette disposition du tarif. M'appuyant sur mes souvenirs et ceux des ministres présents, je répète, que pas un cultivateur n'a demandé à la commission de rétablir le droit sur le maïs. J'arrive maintenant à l'autre question : Quelqu'un a-t-il demandé que l'exemption soit maintenue ? Oui, au nombre des représentations qui nous ont été faites par les cultivateurs du Canada, il y en avait une demandant que le tarif ne fût pas changé, que le maïs continuât à être admis en franchise.

M. DANIEL : L'honorable ministre peut-il dire quelle quantité de maïs nous importons ?

L'hon. M. FIELDING : Les importations de l'an dernier ont été de près de 10,000,000 de boisseaux.

M. HENDERSON : Je me permettrai de faire observer que ce n'est pas une réponse légitime à la question de mon honorable ami. Une très grande partie de ce maïs n'a fait que passer au Canada, en route pour l'Angleterre et l'Allemagne.

L'hon. M. FIELDING : En effet.

M. HENDERSON : Alors, il faut diminuer de cette importation tout ce qui n'a pas été consommé au Canada.

L'hon. M. FIELDING : La quantité importée spécialement pour ruiner nos cultivateurs n'est pas aussi forte que celle que je viens d'indiquer.

M. BARR : Quand le ministre des Finances dit que les temps sont changés et que les cultivateurs sont plus à l'aise qu'autrefois, il ne répond pas à notre argument. Aux Etats-Unis où les cultivateurs sont fortement protégés, ils ont prospéré tout autant qu'au Canada où nous avons le libre-échange, et c'est probablement ce qui a retardé les progrès des nôtres. La situation ne s'est-elle pas améliorée également en Angleterre et dans tous les autres pays ? Avant de s'attribuer le mérite de la prospérité du Canada, les ministres devraient se rappeler que cette prospérité a été générale. Ils ne devraient pas oublier non plus que ces années de plus-value peuvent être suivies d'années de moins value.

L'hon. M. FIELDING : Cela viendra avec le changement de gouvernement. Ce n'est pas pour à présent.

M. BARR : Quand viendront les années de vaches maigres, ils s'apercevront que ces raisonnements ne valent rien et que les pays les mieux protégés seront ceux qui resteront les plus prospères et qui obtiendront les meilleurs prix pour leurs produits.

M. MILLER : Les cultivateurs américains s'enrichissent en engraissant les animaux avec du maïs à bas prix.

M. BARR : Ils le produisent eux-mêmes et ne le font pas venir du Canada.

M. HENDERSON : Je ne discuterai pas la question de savoir si le maïs doit être admis en franchise ou non. Je suppose qu'il en est de cette question comme de celle des droits sur le charbon dans la Nouvelle-Ecosse. La population de l'Ouest doit subir une taxe sur le charbon dans l'intérêt de la population de la Nouvelle-Ecosse et en retour celle-ci doit subir certains impôts sur des produits qu'elle consomme. Ce que je voudrais savoir du ministre c'est ceci : l'abolition du droit a-t-elle eu pour effet d'abaisser le prix du maïs ? A l'heure qu'il est, les cultivateurs du Canada paient-ils le maïs meilleur marché, du fait qu'il est exempt de droit ?

L'hon. M. FIELDING : Oh, oui !

M. HENDERSON : En êtes-vous bien certain ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'affirme pas que les prix soient plus bas, mais je dis qu'ils sont certainement moins élevés que si le maïs était frappé d'un droit.

M. HENDERSON : L'année qui a précédé l'abolition du droit, les cultivateurs payaient le maïs 39 cets., plus un droit de 7½ cts., soit 46½ cts.

M. ZIMMERMAN : C'était au temps où ils payaient le tweed un dollar la verge.

M. HENDERSON : Oui, mais tout est plus cher aujourd'hui. D'ailleurs, j'aurai l'occasion de revenir sur le tweed à un dollar la verge, dont parle l'honorable député.

L'hon. M. PATERSON : Pas ce soir ?

M. HENDERSON : Oui, avant que le comité lève sa séance. L'an dernier, alors que le maïs était exempté de droits, il se vendait 35 cts. L'année qui a précédé l'abolition du droit, on le payait 39 cts, plus les droits. Etes-vous certain que le rusé Américain qui surveille notre tarif et qui sait qu'il peut expédier au Canada tout ce qu'il a à vendre n'exige pas 7 cts ½ de plus du cultivateur canadien ? L'Américain ne badine pas en affaires. Il surveille le tarif ; il sait que nous avons besoin de ce maïs et il s'arrange pour nous le vendre à un prix qui représente l'ancien prix plus les droits. Voilà ce que je soupçonne. Je ne l'affirme pas, mais je demande au ministre du Commerce ou au ministre des Douanes s'ils possèdent quelques renseignements sur ce point, et s'il

était constaté que nos cultivateurs sont traités injustement, le Gouvernement devrait intervenir. Je n'ai rien dit pour ou contre l'imposition du droit ; je ne veux pas discuter cette question qui est une question débattue. Dans la partie du pays que j'habite, on ne cultive pas le maïs et je suppose que les uns désirent l'admission du maïs en franchise et que les autres n'en veulent pas. Je crois que les opinions sont à peu près également partagés sur ce point.

L'hon. M. FIELDING : Cela met mon honorable ami dans une position embarrassante.

M. HENDERSON : Pas du tout. Pour me tirer d'embarras, je n'ai qu'à m'abstenir. Les deux côtés de la question ont leurs partisans et je n'entends pas prendre parti pour les uns ni pour les autres. Celui qui veut avoir du maïs en franchise a le droit de le demander et celui qui désire qu'un droit soit imposé sur ce produit est libre de faire connaître son opinion.

M. BARR : Mais il ne peut pas l'obtenir.

M. HENDERSON : Il peut toujours le demander. Je ne discuterai pas la question et j'entends m'abstenir.

L'hon. M. PATERSON : Vous devrez cependant dire si vous voulez le maïs en franchise ou non.

M. HENDERSON : Je laisse ce soin au Gouvernement. Je ne suis pas chargé de préparer le tarif. C'est le Gouvernement seul qui en est responsable. Il est entendu que nous nous opposons à tout, comme question de principe.

L'hon. M. PATERSON : Alors vous êtes en faveur de l'imposition d'un droit.

M. HENDERSON : Pas du tout ; ce n'est pas une conséquence nécessaire. Les résolutions sont là et c'est le Gouvernement qui en porte la responsabilité. On ne nous a pas consulté lors de la préparation du tarif.

L'hon. M. PATERSON : Nous vous consultons maintenant.

M. HENDERSON : Dites-vous cela sérieusement ?

L'hon. M. PATERSON : Oui.

M. HENDERSON : Je n'admets pas que le Gouvernement nous consulte. Il dépose un tarif dans lequel il est dit que le maïs sera admis en franchise, et je ne crois pas qu'il ait l'intention de le changer.

L'hon. M. FIELDING : Vous avez raison.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances est plus franc que le ministre des Douanes. J'ai dit tout ce que j'avais à dire, mais si le Gouvernement peut me fournir quelques renseignements sur la question que j'ai posée, je les recevrai avec plaisir.

Les Américains prennent-ils avantage de l'abolition du droit sur ce produit ?

M. TAYLOR : Si le ministre des Finances et le ministre des Douanes veulent permettre à l'opposition d'exprimer une opinion, je suis prêt à proposer que les mots " en franchise " soient rayés et remplacés par " 10 cts par boisseau " pour connaître le sentiment de la Chambre. L'honorable ministre des Douanes demande à mon honorable ami (M. Henderson)) de faire connaître son opinion, mais on ne nous permet pas de le faire, car on invoque le règlement chaque fois que nous voulons proposer quoi que ce soit. Pourquoi discuter ces articles en comité, si nous avons pas le droit d'exprimer notre opinion ?

L'hon. M. PATERSON : Partout où des droits sont imposés vous pouvez demander qu'ils soient abaissés.

M. TAYLOR : Cette question sera discutée plus tard puisque nous en sommes empêchés aujourd'hui, à la demande du ministre des Finances.

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. TAYLOR : L'honorable ministre en a appelé à M. l'Orateur qui a rendu sa décision, mais je crois que nous réussirons à le convaincre, quand il aura lu le règlement plus attentivement, que cette décision est erronée.

L'hon. M. FIELDING : Au cours du débat, nous recueillons des renseignements précieux que nous notons avec soin. Mais les honorables députés de la gauche ont déclaré qu'ils ne veulent demander aucune réduction. C'est une déclaration importante et je demande qu'il en soit pris note.

M. BARR : Nous ne sommes pas encore au bout et vous changerez probablement d'opinion sur ce point.

L'hon. M. FIELDING : Non ; la gauche a déclaré qu'elle ne veut aucune réduction. C'est un excellent point et cela équivaut à une approbation du tarif. Je ne suis pas en état de donner à l'honorable député de Halton (M. Henderson) le renseignement qu'il demande. Les 4 ou 5,000,000 de boisseaux de maïs consommés au Canada ne sont qu'une goutte d'eau dans l'océan. Il serait absurde de supposer que la quantité vendue au Canada puisse affecter le prix du maïs aux Etats-Unis.

M. HENDERSON : Je crois que l'honorable ministre n'a pas bien saisi le point.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député suppose que les Américains qui produisent d'énormes quantités de maïs, peuvent imaginer quelque plan pour obtenir un prix plus élevé pour la quantité insignifiante qu'ils vendent au Canada. Si cela était, les prix seraient plus élevés à Montréal qu'à Londres. Si l'honorable député peut prouver cela, ses craintes seraient justifiées.

Article 56. Avoine, par boisseau, 7 cents, 9 cents, 10 cents.

M. STAPLES : Voici un produit pour lequel tout le marché canadien devrait être réservé aux cultivateurs de l'Ouest. Nous sommes dans une période où la construction des chemins de fer est très active et les conditions se transforment si rapidement dans l'Ouest, que les cultivateurs adoptent de plus en plus la rotation dans la culture. L'avoine devient un produit très important. Nous devrions faire tout en notre pouvoir pour réserver notre marché aux cultivateurs canadiens, du moins tant que toutes ces grandes lignes de chemins de fer seront en cours de construction. Il me semble que nous pourrions fort bien élever notre tarif au niveau du tarif américain, soit 15 cents par boisseau.

L'hon. M. FIELDING : L'an dernier nous avons importé 46,000 boisseaux d'avoine des Etats-Unis, soit pour une somme de $22,000 et nous en avons exporté 60,000 boisseaux chez nos voisins. En réalité nous monopolisons le marché canadien. De temps à autre, lorsque la récolte manque dans une partie du pays, nous en importons une certaine quantité, mais ce ne sont que des exceptions.

M. LAKE : A la page 20 des Tableaux du commerce et de la navigation, nos importations d'avoine des Etats-Unis sont portées à 2,613,847 boisseaux.

L'hon. M. FIELDING : Cela comprend l'avoine en transit.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député trouvera dans la colonne intitulée " consommation intérieure " la quantité que nous importons pour être consommée dans le pays.

Article 57. Farine d'avoine et avoine roulée, par 100 livres, 40 cents, 50 cents, 60 cents.

M. HENDERSON : Hier, l'honorable député de Wellington-nord (M. T. Martin) m'a demandé quelle était la différence entre l'ancien droit et le nouveau sur la farine d'avoine. J'ai avoué que sur le moment je ne savais pas au juste le prix de cet article. Je croyais que la farine d'avoine coûtait $1.90 le 100 livres. Après la séance l'honorable député a reconnu que cela était à peu près exact, et a mentionné $1.85 comme le prix, par chargement de wagon.

En supposont que le prix soit de $1.90, voyons quelle est la différence entre les deux tarifs, car l'honorable député a laissé entendre que cette différence est très faible. L'ancien droit sur la farine d'avoine était de 20 p. 100. Le tarif actuel le porte à 60 cents par 100 cents—le même droit que sur l'avoine roulée, il y a deux ans. Cela équivaut à 31½ p. 100. Aussi, l'augmentation du droit sur l'avoine roulée et la farine d'avoine est virtuellement d'environ 50 p. 100, et le droit de 20 p. 100 est maintenant porté à un peu plus de 30 p. 100. Je donne ces explications parce que je n'étais pas en état de faire le calcul hier soir, bien que je fusse persuadé que l'augmentation était considérable. Je ne m'en plains pas. J'espère que ce changement permettra à l'honorable député qui est intéressé dans la fabrication de la farine d'avoine de payer de meilleurs prix aux cultivateurs pour leur avoine. S'il le fait, le Gouvernement aura eu raison d'élever le tarif. Ce que je reproche à l'honorable député, c'est de trouver mauvais que d'autres demandent à être protégés sur certains produits, et de se donner comme un adversaire de la protection sous toutes ses formes. Je donne ces explications pour prouver qu'il est quelquefois favorable à un relèvement des droits.

M. MARTIN (Wellington-nord) : Je crois que l'honorable député de Halton a mal compris les explications que j'ai données hier soir. J'ai dit que le prix de l'avoine roulée est de $1.85 par 90 livres. Cet article se vend par barils de 180 livres, ou par sacs de 90 livres, ce qui dérange un peu ses calculs. J'avais parfaitement raison de dire que la différence entre les deux tarifs était insignifiante, et si on prend les prix, à la date où le tarif a été fait, je crois que cette légère différence est à notre préjudice plutôt qu'en notre faveur. Le prix de la farine d'avoine à cette date était de $5.50 à $6 par baril et un droit de 20 p. 100 était bien différent de ce qu'il serait aujourd'hui que le prix de la farine d'avoine est tombé à $4. Si l'honorable député prend la moyenne des prix depuis dix ans, il verra que j'ai raison. On ne doit pas se baser sur le prix le plus élevé, ni sur le plus bas ; il faut prendre la moyenne, et c'est ce que j'ai fait. L'honorable député de Halton est donc dans l'erreur.

Il est indifférent pour les fabricants de farine d'avoine que cet article soit admis ou non en franchise. Il ne se vend pas de farine d'avoine au Canada ; tout ce qui est fabriqué est expédié en Angleterre. C'est l'avoine roulée qui est vendue au Canada, et quand l'honorable député parle d'élever les droits sur ce produit, car il n'y a pas de doute, comme il le dit, que cette élévation du tarif serait favorable aux cultivateurs de ce pays. Lors de la revision du tarif en 1897, le droit sur la farine d'avoine n'a pas été changé. Il est resté à 20 p. 100 ad valorem, comme sous le gouvernement précédent. A cette époque le tarif américain était de 15 p. 100 et partant nous considérions que nous étions suffisamment protégés et que nous aurions le marché américain et le marché canadien à notre disposition. Nous n'avons pas demandé de changement. Depuis le tarif a été porté à $2 par baril, mais il faut remarquer que le droit sur l'avoine était de 10 cents par boisseau et sur la farine d'avoine de 20 p. 100 ad valorem, ce qui équivalait à 60 cents sur la farine d'avoine et à $1.20 sur l'avoine. Nous demandons aujour-

d'hui des droits égaux sur le produit brut et sur le produit fabriqué. Il n'y a qu'à jeter un coup d'œil sur le tarif pour voir que c'est ce qui a été fait pour toutes les denrées alimentaires. Le tarif sur l'avoine roulée était une anomalie et nous demandons que les droits sur l'avoine brute soient abaissés ou que les droits sur l'avoine roulée relevés. Le Gouvernement jugea à propos de les élever sur l'avoine roulée et je considère qu'il n'est que juste, aujourd'hui, dans l'intérêt des cultivateurs de relever les droit sur l'avoine brute de 5 cents.

Pendant que j'ai la parole, j'ajouterai qu'à mon sens, le droit sur le malt devrait être augmenté, si c'est possible, afin de permettre aux cultivateurs de profiter de la hausse du prix de l'orge. Il n'y a pas de doute qu'à l'heure qu'il est le marché de l'orge est à la merci des fabricants de malt.

M. CRAWFORD : Mon intention n'est pas de retenir la Chambre bien longtemps, mais je crois que l'honorable député de Macdonald (M. Staples) a faussement interprété l'opinion des cultivateurs du Manitoba. Il est certainement dans l'erreur quand il dit qu'ils demandent un relèvement du droit sur l'avoine. Il ne connait pas le sentiment populaire au Manitoba, relativement au tarif, non seulement sur les céréales, mais sur tous les articles en général. J'ai ici le mémoire présenté par le président de l'association des producteurs de grains du Manitoba, à la commission du tarif, lorsqu'elle est allée siéger dans l'Ouest, et j'ajouterai que ce président n'est pas un partison du Gouvernement, mais un bon conservateur. Voici ce qu'il disait devant la commission :

Les cultivateurs du Manitoba sont unanimement en faveur d'un tarif exclusivement pour les besoins du fisc, sans le moindre vestige de protection, et ils croient que le temps d'accomplir cette réforme est arrivé. Cependant nous voulons être raisonnables et si on peut citer un seul cas où un manufacturier connaissant bien son affaire et possédant le capital nécessaire, est incapable de réaliser un bénéfice de 8 p. 100 sur l'argent réellement engagé dans l'entreprise, les cultivateurs ne s'opposeront pas à ce qu'un tarif plus élevé soit adopté pour lui venir en aide.

En tenant ce discours, le président de l'association semblait se faire l'interprète d'un grand nombre de cultivateurs, environ 500,000, ce qui est un peu plus que le chiffre de ceux que représente le député de Halton. Je ne crains pas de dire que les paroles dont il s'est servi pour présenter sa thèse indiquaient qu'il parlait au nom de tous les cultivateurs du Manitoba. Il affirma que ceux-ci ne demandaient aucune protection pour leurs produits. Ils étaient prêts à lutter contre tout venant sur les marchés libres, sans attendre de faveurs ni de protection.

M. STAPLES : Le représentant de Portage-la-Prairie (M. Crawford) dira-t-il qu'un droit de 20 ou de 17½ p. 100 sur les instruments aratoires est le propre d'un tarif fiscal ?

M. CRAWFORD : Je citerai une résolution adoptée par l'association des agriculteurs :

Le conseil d'administration de l'association des agriculteurs du Manitoba et l'association des éleveurs sont d'avis que les droits actuels sur les articles imposables devraient être abaissés au niveau d'un tarif purement fiscal d'environ 17 p. 100 ; que tous les articles de la liste des marchandises admises en franchise devraient être maintenus en y ajoutant les bois de toutes sortes. Nous consentons à ce que les produits agricoles soient dégrevés.

Telle est la résolution qu'ont adoptée les associations des agriculteurs et des éleveurs.

M. STAPLES : L'honorable député veut-il poursuivre la lecture de l'écrit qu'il a entre les mains ? La résolution ne contient-elle pas une clause conditionnelle exigeant le dégrèvement de tous les autres articles ?

M. CRAWFORD : Volontiers.

La résolution suivante a aussi été adoptée : que le tarif applicable aux marchandises anglaises soit modifié de manière à rétablir en son entier la remise de 33⅓ p. 100 sur tous les lainages ; que le tarif de faveur, ainsi modifié, soit maintenu.

M. LAKE : Je suis bien aise que ce point ait été soulevé. Le ministre des Finances a affirmé, d'une manière générale, que la classe agricole était la plus protégée de toutes.

L'hon. M. FIELDING : Non ; j'ai cité les paroles du représentant de Halton (M. Henderson).

M. HENDERSON : Faites excuse. Vous auriez dû puiser votre citation dans le discours du député de Toronto (M. Osler).

L'hon. M. FIELDING : C'est votre voisin. J'aime autant cela.

M. HENDERSON : Je n'entends pas le désavouer.

M. LAKE : Le ministre manie l'ironie avec tant de subtilité qu'on croit l'entendre exprimer son opinion véritable. Je lui demanderai de quelle manière sont protégées les denrées principales des cultivateurs du Nord-Ouest. Ils sont d'avis que le présent tarif ne leur accorde aucune protection et préfèreraient le dégrèvement des produits agricoles à l'obligation d'acquitter les droits élevés du tarif actuel sur les articles qu'ils consomment. D'un autre côté, reconnaissant qu'il y a au Canada d'autres cultivateurs qui ont besoin de gagner leur vie, ils n'en demandent pas tant et consentent à supporter leur part des impôts douaniers, Cependant, ils exigent que les droits ne soient pas augmentés, tandis qu'à mes yeux le présent tarif les élève beaucoup.

Je suis entièrement d'accord avec le député de Halton quant au relèvement géné-

ral du tarif. Travaillant pour mon compte, sans savoir qu'il faisait les mêmes calculs, j'ai obtenu les mêmes résultats que lui.

Le ministre des Finances dit que les députés de la gauche ne sont pas prêts à demander aucune diminution des droits.

L'hon. M. FIELDING : Je parlais du représentant de Leeds (M. Taylor).

M. LAKE : Je regrette que les paroles pleines d'ironie du ministre nous laissent parfois croire autre chose que ce qu'il a voulu dire.

Je voudrais qu'on augmentât les avantages accordés à la Grande-Bretagne et qu'on diminuât les droits sur des articles qu'elle nous fournissait autrefois sans acquitter des droits aussi élevés.

M. HENDERSON : Je ne désire pas prolonger cette discussion, quoique le député de Wellington-nord (M. Martin) ait dit que je faisais complètement erreur. Examinons un peu son raisonnement ; nous pourrons peut-être tomber d'accord tous ensemble. J'ai devant moi le " Canadian Grocer " du 4 janvier dernier. L'honorable député reconnaîtra sans doute qu'il fait autorité. Je constate que la farine d'avoine roulée se vendait $2.25 par sac de 90 livres. Je ne suis pas certain si c'était à Toronto ou à Winnipeg.

M. MARTIN (Wellington-nord) : C'est le prix du marché de Toronto.

M. HENDERSON : Si le cours est de $2.25 par 90 livres, cent livres coûtent $2.50. Un droit de 60 cents par 100 livres équivaut à un droit *ad valorem* de 24 p. 100, soit une augmentation de 4 p. 100. Ainsi, j'avais donc raison de dire que le droit était augmenté. Je n'ai pas trouvé à redire car je suis d'avis que ce changement profite au cultivateur.

De plus, je désire corriger une déclaration que j'ai faite la nuit dernière. J'ai dit avec trop de précipitation que j'aurais peut-être à payer plus cher la farine d'avoine de mon potage américain. Je ne crois pas que le relèvement du droit ait causé le renchérissement de la farine d'avoine chez le détaillant. Cela est impossible dans un pays où cet article est en aussi grande abondance. Mais le député de Wellington-nord (M. Martin) et ceux qui sont dans la même partie ont obtenu l'avantage d'un marché plus vaste. Ils sont les seuls fournisseurs de la population canadienne ; ils n'ont plus à partager avec les exportateurs américains. S'ils ne reçoivent pas un prix plus élevé, ils ont une clientèle plus considérable.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député accepte vos excuses.

M. BLAIN : Les députés de Portage-la-Prairie (M. Crawford) et de Wellington-nord (M. Martin) ont voulu faire croire au comité que les cultivateurs ont demandé aux autorités de faire disparaître la protection accordée aux produits agricoles. Le premier a cité un extrait des représentations faites au cabinet par la Grange et partie d'un mémoire de l'association des agriculteurs du Manitoba. Je dois dire qu'en faisant ces citations, il n'a rendu pleine justice ni à ces sociétés ni au comité. J'ai par devers moi les mémoires adressés au cabinet. Les auteurs de ces documents font observer qu'ils n'approuvent pas le principe protectionniste du tarif. Ils vont même jusqu'à dire que, si le Gouvernement consent à faire table rase de la protection accordée aux produits industriels, ils lui demanderont de supprimer la protection dont jouissent les produits agricoles. Ce n'est pas à dire qu'ils désirent se priver des avantages d'une politique protectionniste. Ils prient les autorités de faire disparaître jusqu'au dernier vestige la protection que le tarif accorde aux articles ouvrés. Cela accompli, ils lui demanderont de dégrever complètement les produits de la culture du sol. Le mémoire des cultivateurs et des membres de la Grange de l'Ontario et du Manitoba est très explicite à ce sujet.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances a mis en doute l'exactitude d'une assertion que j'ai faite au cours de la soirée relativement au droit sur les lainages avant l'avènement du présent ministère. Je m'en suis entièrement rapporté à ma mémoire. Je ne me souviens pas d'avoir consulté le tarif depuis cinq ans peut-être. Mais ce soir, j'ai feuilleté la loi douanière. Le ministre des Finances a parfaitement raison de dire que le droit sur les tweeds était de 25 p. 100 et de 5 cents par livre. Je pensais que cela équivalait à 32½ p. 100. Depuis, j'ai pris le montant des tweeds importés en 1869 et celui des droits perçus que j'ai convertis en droits *ad valorem*. Je constate qu'ils n'atteignent pas tout à fait 32½ p. 100 mais 32 1-10 p. 100.

Par conséquent, le ministre devra reconnaître du moins que je n'ai pas voulu dénaturer les faits.

L'hon. M. FIELDING : Quand même l'honorable député (M. Henderson) ne l'aurait pas dit, je savais qu'il n'avait pas eu l'intention de commettre d'inexactitudes. Je parlais de mémoire des droits sur les lainages en général. Quant aux vêtements à bon marché, aux paletots des cultivateurs par exemple, les droits étant spécifiques et *ad valorem* en même temps, ils s'élèvent jusqu'à 40, 50 et même 60 p. 100. Je ne doute pas de l'exactitude des calculs de l'honorable député quant aux étoffes qu'il mentionne. J'accepte les chiffres qu'il donne.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

EXPLICATIONS RELATIVES AU BILL SUR LES GREVES ET LOCKOUTS.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

L'hon. M. LEMIEUX : Avec votre permission, monsieur l'Orateur, et du con-

sentement de la Chambre, je répondrai à une plainte formulée ce soir, au commencement de la séance, par le représenant de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Stockton). Si l'on m'a correctement renseigné, l'honorable député a trouvé à redire parce que le projet de loi sur les grèves et les lock-outs que j'ai déposé ces jours derniers a été fourni aux journaux avant d'être communiqué à la députation.

Dans des circonstances ordinaires, l'honorable député pourrait à juste titre m'accuser d'avoir manqué d'égards envers les membres de cette Chambre. Je dois avouer que, si une faute a été commise, je suis le coupable. Cependant, je crois qu'il n'y a pas eu de faute. La rentrée des Chambres a eu lieu mercredi dernier. Mardi soir, j'ai reçu de l'imprimerie deux exemplaires du bill en question. J'en envoyai un aussitôt au chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et je gardai l'autre pour moi. On m'apprenait en même temps que le bill serait distribué mercredi aux députés. J'en étais si sûr que, lorsque le chef de la gauche a prononcé son discours sur l'accommodement des conflits économiques, j'ai fait, comme lui, allusion au bill que j'avais déposé, et j'ai mentionné ses principales dispositions. Je croyais sincèrement, après les nouvelles reçues de l'imprimerie, que le bill avait été distribué aux députés. Je suis surpris d'apprendre le contraire. Aussitôt après, rencontrant un journaliste, je lui ai remis mon exemplaire du projet de loi. Si je n'avais pas cru que le bill avait été distribué, je n'en aurais pas fait mention devant la Chambre. Je regrette qu'il ait paru dans les journaux avant d'avoir été communiqué à la députation, mais j'espère qu'on acceptera mes explications.

PERFECTIONNEMENT DU SERVICE POSTAL A LA CHAMBRE.

L'hon. M. LEMIEUX (directeur général des Postes) : J'ai des explications à donner sur un autre sujet. Cet après-midi le représentant de York-sud (M. W. F. Maclean) a demandé, au nom de ses collègues, le privilège de se procurer au bureau de poste de la Chambre des timbres de livraison spéciale ainsi que des mandats et des bons de poste. J'ai le plaisir d'annoncer que lundi, ou mardi au plus tard, on vendra au bureau de poste des timbres de livraison spéciale et des mandats et des bons de poste.

M. HENDERSON : Le directeur de la poste aux Communes sera-t-il soumis aux règlements du département des Postes ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député le sait, le directeur de la poste aux Communes ne relève pas du directeur général des Postes ; il est sous la dépendance de la Chambre et de M. l'Orateur. Quant au service des mandats et des bons et à la vente des timbres de livraison spéciale, ce fonctionnaire sera soumis à la surveillance des employés du département. C'est le seul changement qui aura lieu.

M. HENDERSON : Je me demande si le changement opéré par le directeur général des Postes sera avantageux pour la députation. Le système actuel vous donne beaucoup de latitude. Le directeur de la poste aux Communes est notre employé et ne relève pas du ministre. S'il doit être soumis aux règlements du département, nous courrons le risque de perdre quelques-uns de nos privilèges. Quant à moi, je ne renoncerai pas volontiers aux avantages dont nous jouissons, à titre de membres de la Chambre des communes. J'espère que le directeur général des Postes reviendra sur sa décision.

L'hon. M. LEMIEUX : Je ne désire pas restreindre, mais étendre les privilèges dont jouissent les députés. Cependant, mon honorable ami (M. Henderson) doit admettre que cet employé doit être comptable au ministre en ce qui a trait aux bons et aux mandats sur la poste et à la vente des timbres de livraison spéciale.

M. HENDERSON : Certainement, il le faudra.

L'hon. M. LEMIEUX : Quant au reste, c'est autre chose.

MODUS VIVENDI RELATIF AUX PECHEURS.

M. MACLEAN (Lunenburg) : Avant qu'on lève la séance, je désire donner avis qu'un autre jour, à la fin de la semaine prochaine, si c'est possible, je demanderai à la Chambre la permission de traiter une question importante : les privilèges accordés aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, soit en vertu de la loi ou des règlements, et découlant principalement de la loi connue sous le nom de statut relatif au *modus vivendi*.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit moins vingt minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 14 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

ELECTION D'UN DEPUTE.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que M. le greffier a reçu de M. le secrétaire de la chancellerie de la couronne le certificat de l'élection de M. Charles Devlin, comme représentant du district de Nicolet.

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LES JUGES DES COURS PROVINCIALES.

M. LENNOX demande à déposer un bill (n° 61) tendant à modifier la loi concernant les juges des cours provinciales.

De longues explications seraient oiseuses. En effet, ce bill est le même que j'ai déposé à la dernière session. Son but principal est d'empêcher les juges des cours provinciales de se livrer à des occupations étrangères à leurs fonctions judiciaires. Un autre article a pour but de nous procurer certains rapports dont la Chambre a besoin de temps à autre et qui ne sont pas consignés aux archives, d'après l'aveu qui en a été fait à la dernière session.

La principale disposition, qui interdit aux juges de sortir de leurs attributions, tend à la même fin que l'article du projet de loi déposé à la dernière session. Au cours des délibérations du comité, quelqu'un a laissé entendre que l'article proposé n'aurait pas le résultat que j'en attendais. Bien que je persiste à croire le contraire, j'ai modifié en partie la rédaction de cet article afin de m'assurer que la loi empêchera les juges de se livrer à des occupations étrangères à leurs fonctions judiciaires.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DE 1903 SUR LES CHEMINS DE FER.

M. KENNEDY demande à déposer un bill (n° 62) tendant à modifier de nouveau la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Le paragraphe 2 de l'article 239 est ainsi conçu :

> En cas de dommages causés à des récoltes, terrains, clôtures, plantations ou bâtiments et leur contenu, par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable des dommages causés, et peut être poursuivie devant toute cour compétente en recouvrement du montant de ces dommages.

L'unique but de l'amendement est de biffer les mots " récoltes, terrains, clôtures, plantations ou bâtiments et leur contenu," afin que l'article s'applique à toute cour ou propriété traversée par une voie ferrée.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE LA NOMINATION DE NOUVEAUX SENATEURS.

M. CROCKET : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au premier ministre s'il est vrai, ainsi que l'annoncent aujourd'hui les journaux, que l'honorable M. John Costigan et M. Daniel Gibson ont été nommés sénateurs pour compléter le contingent du Nouveau-Brunswick ?

Sir WILFRID LAURIER : Si l'honorable député renouvelle son interpellation demain, je serai en mesure de lui répondre.

QUESTION RELATIVE A L'EMPRISONNEMENT DE MARINS CANADIENS A MONTEVIDEO.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au ministère si quelqu'un lui a demandé de s'intéresser au sort des quatre membres de l'équipage de la goélette " Alice Gertrude ", que les autorités de l'Uruguay ont jetés dans les cachots. J'ai reçu une lettre en date du 22 novembre 1906 dans laquelle ces quatre infortunés se plaignent du traitement qu'on leur inflige. Cette lettre dit en substance que pendant qu'ils étaient en mer dans la partie sud de l'océan Atlantique, ils perdirent leur vaisseau de vue. Comme ils gagnaient le rivage, un côtre de l'Uruguay les recueillit. On les mit aux fers et on les traita avec cruauté. Après plus d'un mois, on ne leur a pas encore fait subir leur procès. Ils ne peuvent pas obtenir justice des autorités et ignorent le sort qu'on leur réserve. La légation anglaise, disent-ils, semble n'avoir rien épargné pour leur venir en aide, mais elle ne peut rien obtenir sans le concours du gouvernement canadien. Ils demandent qu'on s'occupe de leur cas et qu'on intéresse les autorités canadiennes à leur sort. Ils ne peuvent pas obtenir d'indemnité pour avoir été illégalement incarcérés ; ils perdent la pêche qu'ils pourraient faire pendant la saison propice et ont des familles sur les bras. L'un d'eux a une femme et sept enfants qui meurent de faim ou qui, du moins, sont dans une gêne cruelle. Le ministère a peut-être reçu des nouvelles à ce sujet. Autant que je puis m'en assurer, les noms de ces personnes sont John McAtasney, Wm Ryan, Jas Keating et Harry Shrider.

L'hon. M. BRODEUR : Les autorités impéles nous apprennent que ces pêcheurs ont été élargis. Cependant, je crois qu'une réclamation sera présentée à l'Uruguay au sujet de cette affaire.

M. ROCHE (Halifax) : J'ai reçu une lettre semblables il y a quelques jours au sujet de ce vaisseau. Le lendemain, j'apprenais l'élargissement des prisonniers en question. Sans cela, j'aurais ébruité l'affaire. Il est probable que ces personnes ont été libérées après la date que porte la lettre que le chef de l'opposition vient de lire. Je n'ai pas sous la main celle que j'ai reçue ; mais, le lendemain de sa réception, les journaux m'apprenaient l'élargissement des prisonniers.

OBSERVATION RELATIVE AUX STATUTS REFONDUS.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais savoir si un exemplaire des statuts refondus sera déposé sur le bureau de la Chambre, atten-

du qu'il y a sur le métier un projet de loi tendant à les ratifier.

Sir WILFRID LAURIER : Ils sont sous presse. Le bill sera mis en discussion demain.

M. R. L. BORDEN : J'apprends qu'il y a quelques exemplaires disponibles. Je ne demande pas qu'on en fournisse un à chaque député, mais qu'un exemplaire soit déposé sur le bureau avant l'étude du projet de loi destiné à ratifier la refonte.

QUESTIONS.

IMMIGRATION AU CANADA.

M. LAKE demande :

1. Quel nombre total d'immigrants est entré au Canada depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903 ?

2. Combien d'immigrants se sont rendus dans chacune des provinces du Canada pendant cette période ?

L'hon. M. FRANK OLIVER :

1. Le total est de 224,697 immigrants.

2. Ils se sont distribués de la manière suivante :

Provinces maritimes	8,547
Québec	29,547
Ontario	27,158
Manitoba	66,829
Territoires du Nord-Ouest	75,842
Colombie-Anglaise	11,097
Yukon	97
Lieux inconnus	5,186
Total	224,697

WAGONS ELECTRIQUES SUR LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (Queen, I. P.-E.) demande :

1. Le département des Chemins de fer a-t-il décidé de se servir de wagons électriques sur quelque partie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

2. Dans l'affirmative est-ce sur la ligne mère ou sur quelques-uns ou la totalité de ses embranchements ?

3. Le département at-il des données sûres quant à l'économie produite par ce système ? Dans l'affirmative, quel en est le coût comparé à celui du système actuel ?

4. Quand et où se fera la première expérience: a) Où les wagons sont-ils construits, et b) quel est le coût de chaque wagon?

5. Si le service des trains est considérablement plus économique et satisfaisant, le Gouvernement se propose-t-il de construire d'autres embranchements dans l'île du Prince-Edouard, surtout vers New-London et Rustico et depuis North-Wiltshire jusqu'à Victoria ?

6. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures au sujet de la construction de ces lignes pendant la présente session du Parlement ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Le département espère qu'il pourra se servir de wagons électriques sur les embranchements du chemin de fer l'île du Prince-Edouard.

2. Voir la réponse à la question n° 1.

3. Il y a un grand nombre de données à ce sujet ; d'une manière générale, le coût par mille est environ la moitié du coût des trains réguliers.

4. Sur l'Intercolonial à Saint-Jean, Halifax et Moncton : a) A Amherst ; b) le coût du wagon est de $11,300, sans l'appareil.

5. Cela dépendra des essais tentés sur les lignes existantes.

LE NAUFRAGE DU STEAMER "STRATHMORE".

M. BRYCE (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il ordonné de faire une enquête sur les circonstances se rattachant au naufrage du steamer "Strathmore", sur l'île Michipicoten ou près de là, dans le lac Supérieur, en novembre dernier ? Dans l'affirmative, quand cette enquête a-t-elle été ordonnée, quelle personne a été nommée pour la faire, et un rapport a-t-il été adressé au département ?

2. Y a-t-il eu des pertes de vie lors de ce naufrage ?

3. Le "Strathmore" est-il un navire du Canada ? Dans l'affirmative, quand et où sa coque a-t-elle été inspectée en dernier lieu, avant le naufrage, et par qui ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a reçu un rapport du percepteur des douanes à Cobourg, en conformité des ordres généraux émis en vertu de l'article 22 de la loi sur l'enregistrement et la classification des navires. Vu qu'il n'y a pas de pertes de vie, le département n'a pas jugé nécessaire d'ordonner une enquête régulière.

2. Le département a appris qu'il n'y a pas eu de pertes de vie.

3. Oui. Il a été enregistré à Cobourg (Ont.) le 9 avril 1906. Le rapport concernant le naufrage dit que P. Sullivan était le capitaine.

4. A Cobourg (Ont.), le 9 avril 1906, par M. R. Davis, de Kingston, inspecteur fédéral des carènes.

LES STEAMERS "OSCEOLA" ET "GOLSPIE".

M. BOYCE (par M. Blain) demande :

1. Quand et à quel port le steamer "Osceola", appelé ensuite le "Golspie", a-t-il été amené au Canada, et par qui ?

2. Quand et où le steamer "Golspie" a-t-il été enregistré à titre de navire canadien ?

3. Quand et où la coque et les machines de ce steamer ont-elles été respectivement inspectées en dernier lieu, avant son naufrage, et par qui ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Le 17 juillet 1905, à Hamilton, par William Magee, de cette ville.

2. Le 17 juillet 1905, à Hamilton (Ontario).

3. Le 29 août 1906, à Port-Dalhousie, par William Evans, inspecteur fédéral des cade Toronto.

STATIONS DE SAUVETAGE SUR LES GRANDS LACS.

M. BOYCE (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement du Canada a-t-il établi et entretenu des stations de sauvetage sur les lacs Huron et Supérieur ?

2. Dans l'affirmative, où ont-elles été établies et quel est le coût de leur entretien?

L'hon. M. BRODEUR :

Il y a trois stations de sauvetage sur le lac Huron, à savoir :

La station de Goderich, établie en 1885. Coût moyen de l'entretien, $275 par année.

La station de Collingwood, établie en 1885. Coût moyen de l'entretien, $300 par année.

La station de Kincardine, établie en 1903. Coût moyen de l'entretien, $294 par année.

Il n'y a pas de stations de sauvetage sur le lac Supérieur.

LE NAUFRAGE DU STEAMER " MONARCH ".

M. BOYCE, par M. Blain, demande :

1. Un rapport a-t-il été fait au Gouvernement au sujet du naufrage du steamer " Monarch ", au large de l'île Royale, dans le lac Supérieur, en novembre dernier ? Dans l'affirmative, quand et par qui a-t-il été fait ?

2. Y a-t-il eu des pertes de vie par suite de ce naufrage ?

3. Le Gouvernement a-t-il fourni des remorqueurs pour aller au secours des naufragés ? Dans l'affirmative, quels remorqueurs ont été fournis, par ordre de qui, et à quel coût ?

4. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il ordonné une enquête sur la cause du naufrage ? Dans l'affirmative, quand cette enquête a-t-elle été ordonnée, par qui a-t-elle été faite, et un rapport a-t-il été présenté ?

5. Quand et par qui la coque du " Monarch " a-t-elle été inspectée en dernier lieu avant le naufrage ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Oui, le 9 décembre 1906, par W. H. Brunell, fonctionnaire du département de la Marine et des Pêcheries alors employé à Port-Arthur. Le percepteur des douanes de Port-Arthur a transmis un rapport au département, en conformité des ordres généraux émis en vertu de l'article 22 de la loi sur l'enregistrement et la classification des navires.

2. Oui, un matelot de pont s'est noyé.

3. Deux remorqueurs sont allés au cours des passagers et de l'équipage ; le remorqueur " James-Whalen " a ramené au port les membres de l'équipage et les passagers, mais les armateurs n'ont pas voulu accepter d'indemnité, parce que le remorqueur travaillait déjà pour le compte de l'Etat, comme brise-glace. Les propriétaires du " Monarch " ont rétribué les services de l'autre remorqueur, le " Laura-Grace ", qui avait escorté le " James-Whalen ". Le département n'a pas reçu le compte des dépenses.

4. Le ministre ordonna une enquête aussitôt qu'il eût connaissance du naufrage. Cette enquête a lieu actuellement.

5. La coque fut inspectée le 4 juin 1906, par M. William Evans, inspecteur des carènes.

LE CHAMP DE TIR DE KENTVILLE.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Combien d'acres de terre le Gouvernement a-t-il pris pour le champ de tir de Kentville ?

2. De qui ces terres ont-elles été achetées, quel prix a été demandé par les vendeurs, et qu'ont-elles coûté aux vendeurs ?

3. Quelle somme a été offerte par le Gouvernement pour ces terres ?

4. Quelle valeur avait-on donnée à ces terres devant l'arbitre Crawley, et qu'a-t-il alloué ?

5. Quel est le montant de l'estimation faite par M. le juge Burbidge, de la cour d'échiquier, en cette occurence ?

6. Un appel a-t-il été interjeté de la décision de M. le juge Burbidge, et dans l'affirmative, qu'en est-il résulté ?

7. A combien s'élèvent les frais dans cette cause et qui doit les payer ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. 623 acres, y compris le champ de manœuvre et le champ de tir d'Aldershot.

2. a) Acquis par l'expropriation de B. H. Dodge.

b) Prix réclamés : 493 acres à $20, $9,860 ; 100 acres à $25, $2,500 ; 30 acres à $30, $900; bâtiments, y compris plusieurs habitations et dépendances, $1,850. Améliorations, terrassements, bâtiments, etc., du champ de courses, $4,000. Total, $19,110.

c) D'après les dépositions reçues par la cour d'échiquier, les vendeurs ont payé $7,000.

3. $20 par acre, soit $12,460 pour les 623 acres. Deux estimateurs, T. P. Calkin, de Kentville, et W. R. L. Foster, de North-Kingston, ont établi de la manière suivante le prix de la propriété : 623 acres à $25, $15,575. Bois sur le terrain, $2,275. Bâtiments, etc., $2,740. Total, $20,590.

4. a) $45,000.

b) $38,125.

5. $22,649.

6. Appel a été interjeté à lacour suprême du Canada par l'indemnitaire et un contre-appel, par la couronne. L'appel a été refusé avec dépens par la cour suprême et le contre-appel a été reçu avec dépens par le même tribunal. L'arrêt fixe l'indemnité à la somme offerte par l'Etat, à savoir $12,460 avec intérêt et sans frais pour la couronne dans la cour d'échiquier.

7. Le mémoire des frais n'est pas encore taxé. L'indemnitaire paie les dépens.

LES DEPOTS DES ENTREPRENEURS.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quels montants ont été payés au bureau du receveur général pendant l'exercice 1905-1906 à raison des sommes déposées par des entrepreneurs à titre de cautionnements, et par quels entrepreneurs ces sommes ont-elles été payées?

2. Des cautionnements ont-ils été confisqués par le Gouvernement pendant cet exercice?

Dans l'affirmative, quels étaient les entrepreneurs et quels étaient les montants?

3. Quels chèques ont été reçus comme garantie de la part des entrepreneurs pendant cet exercice ? et détenus par les départements qui les avaient reçus, et de qui ont-ils été reçus ?

4. Quel est le montant total actuellement entre les mains de receveur général et des divers départements, respectivement, appartenant à ce compte ?

L'hon. M. FIELDING : Il serait plus commode de fournir ces renseignements sous forme de rapport et l'honorable député m'obligerait en déposant une motion à cet effet. Dans l'intervalle, j'ai ordonné de préparé les papiers, afin qu'il n'y ait pas de retard.

M. l'ORATEUR : Réservé à titre d'avis de motion.

COURRIER ENTRE NICOLET ET SAINT-GREGOIRE.

M. BERGERON demande :

1. Y a-t-il un courrier entre Nicolet et Saint-Grégoire, dans le comté de Nicolet ?

2. Quelle est la distance entre ces deux endroits ?

3. Le service est-il quotidien ?

4. Quel est le courrier d'entreprise ?

5. Qu'est-ce que le Gouvernement paie annuellement pour ce service ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Oui.
2. Huit milles.
3. Semi-quotidien.
4. Joseph Pagé.
5. 99 cents par année.

BUREAU DE POSTE A NICOLET.

M. BERGERON demande :

1. Le Gouvernement construit-il un bureau de poste à Nicolet (P.Q.) ?

2. A-t-il demandé des soumissions ?

3. Combien de soumissions ont été reçues, quelle est la somme mentionnée dans chacune, et le nom de chaque soumissionnaire ?

4. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée, et à quel prix ?

5. Quand a-t-on commencé les travaux ?

6. Combien a-t-on payé jusqu'à aujourd'hui ?

7. Quand seront-ils terminés ?

8. Qui a été nommé surveillant des travaux ?

9. Quelles étaient ses aptitudes pour cette fonction ?

10. Combien reçoit-il ?

11. Quel montant a-t-il déjà reçu?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Oui.
3. Deux soumissions : Joseph Bourque et Cie, au prix de $14,000 ; Ls. Caron et Cie, au prix de $16,700.
4. A Joseph Bourque et Cie au prix de $14,500.
5. Le contrat a été signé le 26 juin 1906.
6. $4,370.
7. Les travaux devront être achevés le 30 octobre 1907.
8. M. P. Rivard.
9. On a représenté au département que M. Rivard avait toutes les aptitudes requises pour surveiller les travaux.
10. $3 par jour.
11. $501.

COUT DES EDIFICES PUBLICS.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quel est le coût total de chaque édifice public construit par le présent Gouvernement dans les villes et cités suivantes : Guelph, Bowmanville, Alexandria, Wingham, Clinton, Sarnia, Strathroy, London ?

2. Quel est le revenu total de chaque année pour chaque édifice et la dépense totale pour l'entretien de chacun chaque année ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics :

1. A Guelph, édifice public construit en 1877-78 on ajoute une aile au prix de $46,-989. Coût total, $89,408. A Bowmanville, $36,989. A Alexandria, $18,766.83, plus $10,800, coût estimatif des réparations nécessitées par un incendie. Coût total approximatif, $29,566.83. A Wingham, coût estimatif $31,000, les travaux n'étant pas terminés. A Clinton, $20,645. A Sarnia, $92,-219.20. A Strathroy, $29,514.50. A London, édifice public construit en 1858, 1859 et 1860. En 1905, des réparations se chiffrant par $27,290 furent adjugés à l'entreprise ; les travaux ne sont pas achevés. Coût total estimatif de l'édifice $119,236.54, y compris de grosses réparations.

2. a) Les édifices publics ne donnent pas de recettes réelles. Ils sont destinés au logement des différents services.

b) Coût de l'entretien en 1905-1906 :

Bowmanville	794 13
Alexandria	717 12
Wingham (inachevé).	
Clinton	476 01
Sarnia	1,180 47
Strathroy	859 28
London, édifice public	3,527 77
Guelph	$1,695 75

BAIL DE TERRAINS MARECAGEUX.

M. SHAFFNER demande :

1. Des terres marécageuses ou autres voisines du lac Manitoba ont-elles été louées durant les derniers dix-huit mois, pour des fins de sport ou autres ?

2. Dans l'affirmative, à qui ?

3. A quel prix ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Aucune.
2. Voir la réponse à la question n° 1.
3. Voir la réponse à la question n° 1.

TRANSPORT DE LA HOUILLE.

M. NORTHRUP demande :

Quelle quantité de charbon provenant des mines du Canada a été apportée dans le port de Montréal en 1906: a) par des navires anglais; b) par des navires étrangers?

L'hon. M. PATERSON :

Pendant l'année civile 1906, les quantités suivantes de charbon ont été apportées dans le port de Montréal :

a) 404,102 tonnes par des navires anglais.

b) 1,085,340 tonnes par des navires étrangers.

FORCE HYDRAULIQUE DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. Le ministre a-t-il pris une décision au sujet du canal de Beauharnois, depuis que la délégation d'échevins et de citoyens de Montréal a eu une entrevue avec le premier ministre et ses collègues à ce sujet ?

2. A-t-on concédé la force hydraulique en question ? Dans l'affirmative, à quelle date, en faveur de qui et à quelles conditions ?

3. De nouvelles soumissions ou offres pour cette force hydraulique ont-elles été reçues depuis cette date ? Et dans l'affirmative, de qui ?

4. Combien de propositions ont été reçues par le ministère au sujet de cette force hydraulique ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. Un décret a été rendu en conseil autorisant l'affermage de cette force hydraulique à certaines conditions à MM. McIntyre et Robert où à toute compagnie qu'ils formeront. Le département de la Justice s'occupe de rédiger le bail.

3. Non.

4. Le ministère n'a pas reçu d'autre offre.

TRANSPORT DU COURRIER PAR LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (Queen, I. P.-E.) demande :

1. Quels sont les clauses du marché passé entre le département des Postes et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard pour le transport du courrier sur cette ligne ?

2. Les dépêches doivent-elles aller directement à leur destination, comme cela se fait ailleurs ?

3. Ont-elles été expédiées directement ?

4. Des plaintes ont-elles été faites ?

5. A-t-on fait droit à ces plaintes ?

6. Le département des Postes a-t-il porté au compte du département des Chemins de fer les dommages causés ? Dans l'affirmative, quel montant ?

7. Vu l'horaire d'hiver du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, tel que publié, le département des Postes se propose-t-il de rechercher un moyen plus convenable et plus expéditif de transporter le courrier, par voitures ou autrement ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Le chemin de fer de l'île reçoit pour le transport du courrier $76 par année, pour chaque mille de sa voie. Ce paiement permet au département de se servir de tous les trains mis en circulation, mais celui-ci doit payer 50 cents par mille parcouru par les trains spéciaux rendus nécessaires en hiver.

2. Les dépêches sont mises sur les trains et rendues à destination aux mêmes conditions exigées sur les autres convois de chemins de fer dans toutes les autres provinces de la confédération.

3. Les dépêches étaient autrefois transportées aux mêmes conditions qu'aujourd'hui, à savoir : d'après l'horaire établi par la compagnie de chemin de fer. C'est ce qui a toujours eu lieu et ce qui se passe encore dans toutes les provinces du Canada.

4. Le département des Postes n'a pas reçu de plaintes.

5. Voir la réponse à la question n° 4.

6. Non.

7. Les dépêches sont tranportées par tous les trains mis en circulation par la compagnie.

LE CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. BERGERON demande :

1. A-t-on tenu une enquête au sujet du canal de Beauharnois, durant l'année 1906 ?

2. Quelles étaient les raisons de cette enquête ?

3. Quels étaient les noms des personnes incriminées ?

4. Qui a été nommé commissaire-enquêteur, et par qui a-t-il été nommé?

5. A-t-il été assermenté et par qui?

6. Quels sont ses appointements ?

7. Lui a-t-il été payé quelque chose, jusqu'à date, comme honoraires ou pour ses dépenses, et combien ?

8. Un rapport a-t-il été présenté, et des mesures ont-elles été ou seront-elles prises conformément aux conclusions de ce rapport ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. De prétendus mésintelligences entre le surintendant et ses employés.

3. J. M. Dechene, surintendant, William Charrette et William Bellec.

4. F.-X. Dupuis, de Valleyfield, par décret en conseil rendu le 4 juillet 1906.

5. Il a reçu une commission l'autorisant à tenir une enquête sous serment.

6. Le montant des appointements n'est pas fixé.

7. Non.

8. Oui ; la décision à prendre est à l'étude.

LE BARIL-ETALON.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) demande :

1. Est-ce l'intention du Gouvernement de déposer une loi pour donner suite au vœu adopté par la " Dominion Horticultural Council ", en mars dernier, concernant le baril-étalon ?

2. Dans l'affirmative, quand et comment? Dans la négative, pourquoi ?

L'hon. M. FISHER : Le Gouvernement n'est pas encore d'avis de donner une sanction législative à ce vœu, parce qu'il a constaté qu'il y a une divergence d'opinions à ce sujet parmi les commerçants de fruits.

IMPORTATION DES FRUITS DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) demande :

1. Qu'est-ce que le ministre de l'Agriculture se propose de faire au sujet de la nomination d'un successeur à feu Richard Burke, inspecteur des fruits, pour le Canada?

2. Plusieurs personnes ont-elles sollicité cet emploi ? Dans l'affirmative, quelles sont ces personnes ?

3. Quelles sont les aptitudes requises ?

4. N'est-il pas essentiel que les fruits importés dans l'île du Prince-Edouard soient correctement inspectés ?

5. Le ministre a-t-il eu connaissance que la loi sur la marque des fruits ait été violée dans l'île ?

L'hon. M. FISHER :

1. La question est à l'étude.

2. Il n'est pas d'usage de donner les renseignements demandés. Plusieurs noms ont été proposés et on en tiendra compte lorsqu'un inspecteur sera choisi.

3. Il n'est pas d'usage de fournir de semblables renseignements.

4. En ce qui a trait à l'inspection des fruits importés dans l'île du Prince-Edouard cette province doit être sur le même pied que les autres. La loi sur la marque des fruits est appliquée sans commettre d'injustice envers cette province.

5. Sauf quelques légères infractions résultant de la négligence plutôt que d'un parti pris, infractions qui n'étaient pas de nature à causer du tort à l'acheteur, il n'y a eu qu'une inobservation grave de la loi sur la marque des fruits signalée au département. On a découvert dans cette province nombre d'infractions commises à l'égard des fruits récoltés dans les autres provinces.

TRAITEMENT DU BETAIL TUBERCULEUX DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) demande :

Quel a été le résultat du traitement de la cure d'air auquel a été soumis le bétail tuberculeux amené de la station agronomique de Nappan (N.-E.), à Ottawa ?

L'hon. M. FISHER : Les bestiaux tuberculeux amenés de la station agronomique de Nappan (N.-E.) et actuellement soumis au traitement de la cure d'air dans le voisinage d'Ottawa donnent des signes satisfaisants d'amélioration dans leur état. Aucun n'est mort de tuberculose et, depuis le commencement du traitement, il ne s'est pas développé de symptômes fâcheux.

Une vache, évidemment atteinte, pourrait montrer des signes visibles de guérison, tandis qu'un certain nombre de bestiaux qui avaient précédemment été réfractaires à la tuberculine ne l'ont pas été en septembre dernier. On a constaté que les veaux de l'année dernière n'étaient pas atteints de la maladie, et l'on espère que la majorité de ceux de cette année ne le seront pas. Les animaux se plient très bien au changement dans leur élevage.

M. FISHER.

STATIONS AGRONOMIQUES DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.) demande :

1. Quelles négociations ont eu lieu au sujet de l'établissement de stations agronomiques dans l'île du Prince-Edouard et ailleurs?

2. Où seront-elles situées?

3. Que coûteront-elles: sites, constructions, etc.

4. Quelles en seront les dépenses annuelles d'entretien?

5. A quoi les destine-t-on spécialement?

L'hon. M. FISHER : Des négociations ont lieu présentement pour l'établissement d'une station agronomique dans l'île du Prince-Edouard. Le gouvernement provincial de l'île doit fournir l'emplacement, mais l'endroit n'a pas encore été définitivement fixé.

Le Gouvernement a obtenu un emplacement pour l'établissement d'une station agronomique à Lethbridge, dans l'Alberta-sud. Nous avons plusieurs emplacements en vue pour l'établissement agronomique dans le nord de l'Alberta, mais aucun choix n'a encore été fait.

Le Gouvernement se propose aussi d'établir une station agronomique dans le nord de la Saskatchewan, mais jusqu'au présent, nous n'avons pu obtenir d'emplacement.

2. Réponse comme ci-dessus.

3. Le terrain pour la station de Lethbridge a été donné gratuitement au Gouvernement. Les plans pour les édifices, etc., ne sont pas terminés. Lorsqu'ils le seront, on calcule que les édifices coûteront de 10 à 12 mille dollars.

Le coût des édifices, etc., pour les autres stations ne peut pas être établi tant que les terrains n'auront pas été obtenus et les plans préparés.

4. En moyenne, environ $5,000 par année.

5. Culture et récoltes.

La station agronomique de Lethbridge comprend 400 acres, dont cent acres peuvent être irrigués. Cette station sera consacrée à faire des expériences en différentes cultures et irrigations ; nous voulons savoir quelle est la manière la plus avantageuse et la plus économique dont l'eau peut être utilisée. Les trois cents autres acres comprennent un terrain trop élevé pour être irrigué, et nous nous proposons de les utiliser pour la culture sans irrigation et à faire des expériences sur plusieurs cultures importantes et le choix de méthodes spéciales pour conserver l'humidité du sol.

DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

1. Quels changements ont eu lieu dans le personnel du département de l'Agriculture ou ses divisions, durant l'année dernière?

2. Qui a quitté le département, et pourquoi?

3. Qui a été nommé et pourquoi?

4. Combien y a-t-il de commissaires actuellement reconnus dûment qualifiés?

5. Combien en a-t-on demandé en plus et par qui l'ont-ils été?

6. Est-ce l'intention du ministre d'en nommer autant que les intérêts agricoles du Canada le demanderont?

L'hon. M. FISHER : 1. M. B. A. Ritchie, B.C.L., commis de première classe dans le département, a été nommé premier commis et archiviste des marques de commerce et de droits d'auteur, en remplacement de G. B. Jackson, décédé.

F. W. Hodson, commissaire des bestiaux, démissionnaire.

Dr J. G. Rutherford, directeur vétérinaire général, a été nommé, tout en conservant sa charge, en remplacement de F. W. Hodson.

Geo. Johnson, D.C.L., statisticien du département, a donné sa démission.

S. A. Bedford, surintendant de la station agronomique de Brandon, a donné sa démission.

N. Wollverton a été nommé surintendant de la station agronomique de Brandon, en remplacement de S. A. Bedford.

G. H. Hutton a été nommé surintendant de la station agronomique du nord de l'Alberta.

M. W. H. Fairfield a été nommé surintendant de la station agronomique de Lethbridge.

2. Même réponse qu'au n° 1.

3. Même réponse que la précédente.

4. Commissaire de la laiterie, commissaire des graines, commissaire des bestiaux, commissaire des expositions.

5. Aucun durant la période mentionnée dans la demande. Plusieurs associations de producteurs de fruits avaient antérieurement demandé la nomination d'un commissaire de fruits.

6. C'est l'intention du ministre de répondre aux besoins des intérêts agricoles du Canada à mesure qu'ils se produiront.

EXPOSITION D'HIVER A AMHERST, N.-E.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.) demande :

1. Quel montant chaque année, directement ou indirectement, le département de l'Agriculture contribue-t-il à l'exposition de Amherst, N.-E.?

2. A qui l'argent est-il payé?

3. A quoi est-il destiné?

4. Le Gouvernement y possède-t-il un officier responsable ayant pouvoir de vérifier les dépenses et les livres?

5. M. E. B. Elderkin est-il un officier du département? Dans l'affirmative, quel est son salaire?

6. Quelles sommes le Gouvernement lui a-t-il payées depuis 1900?

7. De quelle manière en a-t-il rendu compte?

L'hon. M. FISHER :

1. Le département de l'Agriculture donne directement une subvention de mille dollars par année à l'exposition d'hiver des Provinces maritimes. Il paie indirectement les salaires et dépenses au taux de $4 par jour des membres du jury pour le bétail et d'un ou deux conférenciers, de même que le salaire et les frais de déplacement du surintendant de l'exposition pendant la préparation et la tenue de l'exposition. Le département fournit aussi $200 par année pour payer les dépenses d'une vente annuelle d'animaux de race, de même que les salaires et dépenses du surintendant de cette vente pour ses services réels.

2. A. E. B. Elderkin, président de l'association des éleveurs des Provinces maritimes.

3. Les $1,000 servent à payer les prix et autres dépenses incidentes de l'exposition. Les $200 sont employés à réunir et inspecter les animaux pour la vente, de même que pour les annonces et les frais honoraires du commissaire-priseur.

4. Pas au sujet des sommes accordées directement à l'exposition d'hiver des Provinces maritimes et à la vente à l'enchère des animaux de race. Toutes les autres dépenses de même que les comptes sont contrôlés par le comptable du département de l'Agriculture et par l'auditeur général.

5. E. B. Elderkin n'est pas considéré comme un employé du département de l'Agriculture, vu que son travail n'est que temporaire et intermittant. Le département lui paie $3 par jour pendant qu'il travaille.

6. Depuis 1900, le département a fourni la somme de $5,885.60 à l'exposition d'hiver des Provinces maritimes, et $400 pour la vente d'animaux de race depuis 1905. Ainsi qu'il a été dit dans la réponse à la question n° 4, le département n'a exigé de l'association des éleveurs des Provinces maritimes aucune vérification de ces comptes.

EXPOSITION DE CHARLOTTETOWN, I.P.-E.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.) demande :

1. Quel montant a été accordé à la compagnie d'exposition de Charlottetown pour une exposition l'automne dernier?

2. A qui l'argent a-t-il été payé et à quelles conditions?

3. S'est-on conformé à ces conditions, s'il y en avait?

4. Quel état de compte a-t-il été fourni?

L'hon. M. FISHER :

1. $10,000.

2. A l'association sans aucune condition, pour lui permettre d'agrandir et d'améliorer l'ensemble de l'exposition.

3. Même réponse que pour le n° 2.

4. Le département n'a pas reçu d'état de compte.

PRIVILEGES DE PECHE SUR LA SASKATCHEWAN NORD.

M. AMES, par l'intermédiaire de M. Blain, demande :

1. A-t-on accordé au capiaine Coffey et à Frank Merritt, de Winnipegosis, le privilège exclusif de faire la pêche dans les lacs de l'Orignal, de l'Eau-Claire, Esturgeon, des Cèdres et Cumberland, au nord de la rivière Saskatchewan?

2. Dans l'affirmative, quand cette concession a-t-elle été accordée?
3. Quelle est la durée des privilèges accordés?
4. Quel est l'honoraire annuel à payer?
5. Par l'entremise de qui ces privilèges ont-ils été obtenus ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Non. Ils ont un permis renouvelable de cinq ans leur accordant le privilège de pêcher dans les lacs des Cèdres, de l'Orignal, de l'Eau-Claire et Cumberland, avec un nombre restreint de rets, mais ce permis n'interdit pas de pêcher aux colons auxquels des permis sont accordés.

Ils ont aussi un bail de cinq ans leur accordant le droit exclusif de pêcher avec des rets à enclos dans le lac à l'Esturgeon, permis qui comprend le lac Cumberland, moyennant $200 par année.

2. Le permis ci-dessus a été accordé le 1er avril 1905, et le bail le 26 novembre 1903.

3 et 4. Réponse par le n° 1.

5. Le ministre de la Marine et Pêcheries.

EXPLORATIONS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. AMES demande :

1. Combien a coûté au Gouvernement l'acquisition des explorations faites par le Grand-Tronc-Pacifique à l'est de Winnipeg?
2. En quels montants et à quelles dates les divers paiements compris dans cette somme ont-ils été faits par ou au nom du Gouvernement?
3. Le Gouvernement est-il tenu de faire d'autres paiements en rapport avec cette acquisition?
4. D'autres explorations ont-elles été acquises du Grand-Tronc-Pacifique pour le chemin de fer Transcontinental? Dans l'affirmative, quel en est le coût et à quelles dates ces acquisitions ont-elles été faites?

L'hon. M. EMMERSON :

1. $352,794.78.
2.

10 août 1905	$352,191 73
9 février 1906	603 05
Total	$352,794 78

3. Non.
4. Non.

CHARBON POUR LA SALLE D'ARMES DE BURFORD.

M. COCKSHUTT demande :

1. Qui a le contrat pour la fourniture du charbon à la salle d'armes de Burford?
2. Quelle quantité de charbon a été fournie jusqu'au 1er janvier?
3. Quel en est le prix par tonne?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. T. S. Rutherford.
2. Quantité totale pour la saison, 15 tonnes.
3. $7.00.

LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande :

1. Quelques pièces du fusil Ross sont-elles fabriquées par MM. Billings et Spencer, de Hartford, Conn.? Dans l'affirmative, quelles pièces?
2. Ces pièces sont-elles sujettes au paiement de droits de douane? Dans l'affirmative, quelle clause de l'acte les régit?
3. Cette compagnie a-t-elle l'intention d'établir une manufacture en ce pays? Dans l'affirmative, en quel endroit?
4. Cette compagnie est-elle constituée légalement en Canada? Dans l'affirmative, en vertu de quel statut ou acte?
5. Quels sont les membres de la compagnie?
6. Quels contrats, s'il en est, existent entre cette maison et la Ross Rifle Company?

Sir FREDERICK BORDEN : Le département de la Milice n'a aucun renseignement au sujet de ces questions. Je me suis enquis auprès du département des Douanes, ce dernier n'en a pas non plus.

IMMIGRATION DANS LES CANTONS DE L'EST.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le gouvernement actuel a-t-il pris, avant 1906, quelque décision au sujet de l'immigration dans les Cantons de l'Est, Québec?
2. Dans l'affirmative, combien d'agents ont été nommés depuis 1906, et quels sont leurs noms?
3. Existe-t-il des statistiques concernant les immigrants venus dans les Cantons de l'Est depuis 1906?
4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'adopter un meilleur système d'immigration dans les Cantons de l'Est et autres parties de la province de Québec?

L'hon. M. FRANK OLIVER :

1. L'agent du département de l'immigration à Québec a reçu instruction en 1903 de faire tout ce qui serait en son pouvoir pour envoyer des journaliers dans les Cantons de l'Est.
2. En 1906, un nommé E. W. Brewster.
3. En 1906, M. Brewster a fait rapport que 624 immigrants avaient été reçus et placés.
4. Oui.

QUAI DE NEW CARLISLE.

M. BERGERON demande :

Est-il vrai que l'allongement du quai de New-Carlisle, construit l'an dernier au prix de $12,000 a été rompu en deux et rendu pratiquement inutile? Dans l'affirmative, quel est le montant du dommage?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Le quai de New-Carlisle a été endommagé par les tempêtes et les dommages s'élèvent à environ $4,000.

QUAI DE PASPEBIAC.

M. BERGERON demande :

Est-il vrai que le quai construit à Paspébiac l'an dernier au coût de $40,000 a été absolu-

ment détruit par les tempêtes? Dans la négative, quel est le montant des avaries et y a-t-il des documents donnant l'évaluation de ces avaries? Ces documents seront-ils soumis à la Chambre?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Le quai de Paspébiac qui a été construit l'année dernière a été sérieusement endommagé par les dernières tempêtes, et on estime qu'il faudra une somme de $5,000 pour réparer les dommages. Les documents seront déposés si on le demande.

QUAI DE NOUVELLE.

M. BERGERON demande :

Le quai à Nouvelle, construit pendant les deux dernières années, a-t-il été endommagé par les tempêtes? Dans l'affirmative, dans quelle mesure?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Oui. Les dommages sont estimés à $500.

ACHATS POUR LE TRANSCONTINENTAL.

M. BERGERON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il donné des contrats pour les traverses de chemin de fer pour aucune des sections du Transcontinental à l'ouest de Québec et à l'est de Winnipeg? Dans l'affirmative, à qui et à quels prix?

L'hon. M. EMMERSON : Le Gouvernement n'achète pas de fournitures pour le Transcontinental. Les commissaires du Transcontinental rendront compte au département dans quelques jours des commandes qu'ils ont données.

M. BERGERON : La question restera-t-elle en suspens ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, mais je crois que vous feriez bien de la modifier.

QUAI DE CROSS POINT.

M. BERGERON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté du bois à Cross-Point, Québec, ou ailleurs, pour l'allongement du quai de Cross-Point, de qui et à quel prix?
2. Un contrat a-t-il été passé à cette fin? Dans l'affirmative, avec qui et pour quel prix?
3. L'entrepreneur est-il tenu de prendre le bois ainsi acheté par le Gouvernement? Dans l'affirmative, à quel prix?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui, des personnes suivantes: Fred. Fraser, Pacifique Garland, Jos. Kean, Chs Roy, Vincent Galland, Albert Ratty, Angus Ratty, John Doyle, Joseph Boudreau, Peter Sewell, Peter Galland, Jas Dunaher, Louis Ratty, John Ghearity, Peter Arseneau, Isidore Day, John Barthe, Percy Jellet, Jos. Galland, Peter Ghearity, Thos. Metallic, Fred. Quinn. Prix : 9 cents pour épinette en grume ; 12 cents pour bois carré, et 3 cents pour bois de plancher.
2. Oui, à Thos P. Charleson, pour $10,975.
3. Oui, aux prix payés par le Gouvernement.

SALLE D'EXERCICE DE BELLEVILLE.

M. PORTER demande :

1. Dans quel but le Gouvernement a-t-il fait l'acquisition d'un terrain dans les rues Bridge et Pinacle, Belleville?
2. Qu'a-t-il été fait, en dehors de l'achat de ce terrain, pour mettre à exécution le but proposé?
3. Pourquoi ne s'est-on pas plus hâté pour la mise à exécution de ce projet?
4. Le département de la Milice sait-il qu'il y a à Belleville un bataillon, établi depuis longtemps, aussi une partie d'un autre, et que tous deux ont servi leur pays, en service actif, avec distinction marquée, et que cependant depuis plusieurs années, ils n'ont pas de salle d'exercice comme lieu de réunion?
5. Quelle est la raison de ce traitement fait à des militaires?
6. Depuis la destruction par un incendie de la salle d'exercice du 15e régiment (Argyle Light Infantry), le Gouvernement a-t-il construit d'autres salles d'exercice mais d'autres villes, où des régiments de ville n'existaient pas alors?
7. Une salle militaire a-t-elle été construite à Woodstck; dans l'affirmative, quand, à quel prix et dans quel but?
8. Existe-t-il un régiment à cet endroit?
9. S'il y a eu conflit entre Woodstock et Belleville au sujet de quartiers militaires, quelle en a été la cause?

Sir FREDERICK BORDEN : Le département des Travaux publics me fournit la réponse suivante aux questions 1, 2 et 3.

1. Pour y ériger une salle d'exercice.
2. Les plans et devis sont entre les mains des imprimeurs et seront prêts dans quelques semaines.
3. Les délais ont surtout été causés par les difficultés dans l'obtention des titres ; à la réunion tardive du Parlement et au grand nombre de plans pour édifices publics qu'il fallait faire dans le même temps.
4. Non. Les quartiers des officiers sont encore dans l'ancienne salle. On a mis les équipements, les armes dans deux autres édifices.
5. Réponse par le n° 3.
6. Une salle d'exercice a été construite récemment à Woodstock, qui sert de quartiers de réunion au 22e régiment—un régiment rural. Ce régiment n'ayant pas de bons officiers à sa tête a été désorganisé en 1904, mais récemment on a décidé de le réorganiser comme régiment de ville.

La réponse à la question n° 7 m'est fournie par le département des Travaux publics . . .

7. Oui. En 1904-05-06—au coût de $71,-721.20.
8. Un régiment de ville est présentement en voie de s'organiser, et il est probable aussi que cette salle servira de quartiers de réunion à deux escadrons de cavalerie.
9. Les circonstances ont empêché la construction d'une salle militaire à Belleville aussi vite qu'à Woodstock.

DRAGAGE DANS LE PORT DE BELLEVILLE.

M. PORTER demande :

1. Les travaux de dragage qui ont été faits dans le port de Belleville durant l'année 1906 étaient-ils faits sous la direction du Gouvernement ou par les commissaires du port de Belleville?
2. Qui avait l'entreprise de ces travaux et à quel prix?
4. Quelle quantité de dragage a été faite, et quel est le coût total?
4. Qu'a-t-on fait des matières draguées?
5. Ces travaux de dragage, ainsi que la manière dont on dispose des matières enlevées, sont-ils faits dans le but particulier d'améliorer le port? Dans l'affirmative, quel est-il?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Sous la direction du Gouvernement.
2. Par une drague de l'administration.
3. 90,400 verges cubes. Coût, $5,579.06.
4. Une partie a été enlevée dans des chalands et une partie employée pour remplissage en dedans du mur de revêtement.
5. Le travail consistait à creuser le chenal près du mur du sud, non loin du pont de la baie.

MUR DE REVETEMENT A BELLEVILLE.

M. PORTER demande :

1. Sous la surveillance de qui a été construit le mur de revêtement à l'est de la rivière Moira et du port de Belleville?
2. Ces travaux ont-ils été exécutés à l'entreprise et d'après les plans et devis?
3. Qui a eu l'entreprise?
4. Quel a été le coût?
5. Y a-t-il eu un délégué ou inspecteur pour s'assurer que les travaux étaient faits selon les plans et devis?
6. Ces travaux ont-ils été approuvés par cet inspecteur ou une autre personne?
7. A-t-il été fait une réclamation pour des travaux supplémentaires? Dans l'affirmative, pour quel montant? Cette réclamation ou partie d'icelle a-t-elle été réglée, et dans l'affirmative, qu'a-t-il été alloué?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Ces travaux sont faits sous la direction des commissaires du port.

LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande :

Copie de tous rapports de commissions, bureaux d'enquête, d'inspection, de rapports d'officiers au Gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, ou au département de la Milice ou à quelque fonctionnaire de ce département, y compris les rapports du contrôleur, commissaire ou autre officier ou membre de la police à cheval du Nord-Ouest, de l'Association de tir du Canada ou de quelqu'un de ses membres, ou du commandant ou de quelque membre de l'équipe de tir de Bisley concernant la valeur du fusil Ross.

—En demandant cet état, mon intention n'est pas d'embarrasser le ministre de la Milice ou son département, ni de faire tort à la compagnie dont sir Charles Ross est la tête. Je crois que dans les questions d'un caractère national, lorsqu'il s'agit de la défense de notre pays et plus spécialement de l'armement et de l'équipement de notre milice, l'opposition doit être prête à appuyer le Gouvernement dans ses efforts, pourvu, naturellement, que les mesures qu'il propose, soient justes et dans l'intérêt du pays. L'opposition désire autant que le Gouvernement que la milice soit munie du meilleur fusil que l'argent et les progrès modernes peuvent produire. Le fusil Ross remplit certainement la première condition, vu qu'il coûte autant sinon plus qu'aucun autre fusil au monde, et tout ce que nous demandons maintenant, est de savoir si le fusil Ross est la meilleure arme, la plus améliorée et qui rend le plus de seivices que l'on peut produire par nos méthodes modernes. Si le fusil Ross remplit ces conditions, nous l'approuverons de tout cœur. Si elle ne l'est pas, nous aurons du moins la satisfaction d'avoir fait notre devoir à l'égard de ceux qui s'enrégimentent dans la milice et dont la loyauté égale la justesse de leur tir. L'année dernière, j'ai posé au Gouvernement un certain nombre de questions concernant la compagnie du fusil Ross. On trouvera ces questions et réponses dans le premier volume des débats 1906, à la page 1372 (v.a) : Les voici:

1. En vertu de quelle loi est constituée la compagnie du fusil Ross?
2. Où est son siège d'affaires?
3. Quels sont les directeurs de cette compagnie?
4. Quels en sont les actionnaires?

L'honorable Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. La compagnie n'est pas constituée en vertu d'une loi. Elle a déposé une simple déclaration de société faite par sir Charles Ross, baronnet, comme seul propriétare.
2. Québec.
3. Inconnus.
4. Inconnus.

Je cite ces choses seulement dans le but de donner au ministre l'occasion de s'expliquer, parce que j'avais devant moi, lorsque j'ai posé ces questions, le statut Edouard VII, chapitre 96 qui dit :

Sir Thomas Shaugnessey, de la cité de Montréal, sir Charles Henry Augustus Frederick Lockhart Ross, l'honorable William Gibson, de Beamsville, l'honorable Frédérick L. Béique, de la cité de Montréal, Donald D. Mann, Frederick Nichols, Wallace Nesbill, tous de la cité de Toronto, sont constitués sous le nom de " The Ross Rifle Company, Limited ".

La loi dit de plus que le siège de la compagnie sera dans la ville d'Ottawa, la province d'Ontario, et que le capital sera de $1,000,000 constitué par actions de $100, chacune.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre pour lui dire que j'avais appris de la part de sir Charles Ross qui était à Ottawa à l'époque où j'ai donné cette réponse que la com-

pagnie n'avait jamais été organisée ; qu'il n'avait pas pu la former et qu'il avait entrepris seul de fabriquer le fusil.

M. WORTHINGTON : J'ai mentionné ces faits simplement parce que je savais qu'on en donnerait une explication satisfaisante. J'ai pensé que peut-être le ministre voulait tenir secrets le nom des membres de la compagnie, par crainte que s'ils étaient divulgués, quelques-uns pourraient se suicider.

Il y a quelques années on a fait faire l'essai du fusil Ross au champ de tir de Rockliffe. C'était à l'occasion d un concours entre les tireurs de toutes les parties du Canada, et ceux-ci étaient conséquemment plus en mesure de juger en cinq minutes de temps la valeur du fusil Ross, qu'une commission d'officiers en six mois. Le département de la Milice semble n'avoir songé à faire cet essai qu'après coup, mais il a tout de même été la cause que le fusil n'a pas été fourni à la milice. On nous dit aujourd'hui qu'on a apporté des améliorations dans la fabrication du fusil. Je dois dire qu'à cette époque on a découvert aussi qu'au moment de tirer le chien glissait, mais ce défaut a été corrigé et on a apporté aussi plusieurs autres changements au fusil Ross qui a été perfectionné de façon à être approuvé par une commission composée de quelques-uns des meilleurs officiers de la milice du pays. Le rapport de cette commission ne me semble pas cependant tout à fait satisfaisant. Elle a approuvé le fusil jusqu'à un certain point, mais elle recommande d'y faire d'autres améliorations. Par exemple, elle dit :

Le principal défaut que l'on a découvert dans les essais du fusil Ross a été son manque de résistance. Lorsqu'il devenait chaud, la culasse se fermait avec plus ou moins de difficultés; son fonctionnement devenait très dur, s'arrêtait quelquefois, sans compter la possibilité d'une double charge. Si ce défaut était inhérent au fusil, à part les détails du mécanisme, la commission considère que l'objection est très sérieuse, mais sir Charles Ross dit qu'il pourra le corriger sûrement, et la commission soumet un mémoire de sa part sur le sujet.

Il ressort donc que la commission a accepté le fusil Ross à condition qu'on l'améliorerait, et je veux demander au ministre si on a fait d'autres essais de ce fusil. Si l on n'en a pas fait, je crois que l'acceptation du fusil désigné officiellement sous le nom de " marque II " ou tout autre fusil est décidément prématurée, vu les essais infructueux qui ont été faits du fusil n° I. Cela me paraît être l'opinion générale exprimée dans les journaux, par le public et par les miliciens. Je veux citer à ce sujet un extrait de l'"Ottawa Evening Journal", qui est une gazette indépendante qui, le 27 avril dernier, parlait du fusil Ross comme suit :

LE FUSIL ROSS.

Un beau fusil, un fusil très commode pour le tir à petite distance, mais une arme douteuse pour le tir à longue distance, et qui va coûter au pays plusieurs dollars de plus chaque qu'elle ne devrait.

C'est ainsi que parlait récemment un tireur d'expérience à un représentant du journal, au sujet du fusil Ross, dont le gouvernement fédéral s'est engagé à acheter pour un quart de million de dollars par année pendant plusieurs années, jusqu'à ce que toute la milice en soit armée. Plusieurs tireurs, au nombre desquels il y avait plusieurs officiers volontaires, ont fait connaître au journal leurs vues au sujet de ce fusil. Aucune ne lui a été favorable.

Personne n'a voulu dire qu'il était meilleur que le fusil dont nos volontaires sont présentement armés, bien qu'il coûte beaucoup plus cher.

Le Sénat où le marché passé avec la compagnie Ross a été discuté, rendrait un bon service au pays en faisant faire un examen de la question et en interrogeant des témoins d'expérience sur la valeur du fusil. La question est d'une grande importance pour le Canada.

Telle est l'opinion d'un journal indépendant, et je crois qu'elle reflète parfaitement les vues du public en général. Je ne veux pas dire que le fusil Ross est mauvais actuellement, mais j'en suis encore à entendre une louange en sa faveur. Il y a quelque temps, nous avons lu dans les journaux que la police à cheval du Nord-Ouest avait mis de côté le fusil Ross et avait repris son ancienne arme. Outre cela, j'ai entendu répéter bien souvent que les dragons royaux canadiens, qui portent le fusil suspendu à la selle sont continuellement ennuyés par la perte des boulons qui se détachent du fusil. On dit de plus que lorsque le fusil est surchauffé par le tir, il ne veut plus fonctionner. Un autre défaut du fusil Ross est qu'il ne peut pas rendre les cartouches à tir réduit. Je crois que c'est là une lacune sérieuse, ainsi que la chose a été démontrée lors des grèves de Buckingham et d'Hamilton. Un autre défaut est le coût du fusil. Tout ce que je veux dire à ce sujet, c'est que je ne crois pas qu'il soit l'égal du nouveau fusil Springfield, le fusil américain, qui coûte, y compris la baïonnette, au moins un tiers de moins que le fusil Ross.

Je veux maintenant faire précéder ce que j'ai à dire sur un autre point d'un court extrait des colonnes du " Daily Telegraph ", lorsque l'on en a muni, l'année dernière, les tireurs canadiens au concours de Bisley :

La dernière nouvelle du jour au sujet du concours de Bisley, est que sir Charles Ross, l'inventeur du fusil Ross, a fait l'offre d'un de ses fusils à chaque tireur canadien qui prendra part au concours, ce qui, jusqu'à présent, empêchait d'employer ce fusil dans les concours, c'était le règlement de la National Rifle Association qui défendait de se servir de la hausse Vernier du vent dans les concours. mais cette année, cette règle a été effacée, et le fusil Ross avec son vernier pourra concourir.

La générosité de sir Charles Ross sera beaucoup appréciée. C'est un avantage considérable pour un tireur d'avoir près de lui plus d'un fusil. En cas de besoin. L'utilité générale et l'efficacité du fusil Ross rend cette offre doublement agréable. Les tireurs cana-

diens apprécieront sans doute, l'amabilité de sir Charles Ross.

Or, ainsi que le ministre en a entendu parler, depuis le retour de nos tireurs au pays, le générosité de sir Charles Ross l'avait porté plus loin que cela encore, si ce que l'on rapporte est vrai. Il aurait, dit-on, offert de doubler tout prix ou récompense qu'auraient pu obtenir nos tireurs à ce concours. Mais je ne crois pas que l'on ait remporté beaucoup de prix pendant ce concours avec le fusil Ross ; au contraire on rapporte que les tireurs n'en voulaient pas, et qu'ils se sont servi exclusivement de leur ancien fusil Lee-Enfield.

C'est cependant ce fusil qui donnait tant de satisfaction que l'on a remplacé par le fusil Ross. M. Haldane, secrétaire de la guerre, disait au mois de mai dernier que le fusil en usage dans l'armée anglaise, bien qu'il eut été soumis aux épreuves les plus dures dans l'Afrique du Sud et dans le nord des Indes, avait donné la plus entière satisfaction.

Un mot maintenant au sujet des conditions du marché passé par le Gouvernement. Tel que je comprends ce marché, bien que je puisse ne pas l'interpréter correctement, le Gouvernement s'est engagé vis-à-vis de sir Charles Ross à acheter de lui un certain nombre de fusils—10,000, je crois, par année, pendant un certain nombre d'années. A ce chiffre, lorsque le marché sera exécuté, le fusil Ross sera probablement passé de mode, et je demanderai au ministre de le soumettre à une épreuve plus sévère, une épreuve populaire, qui, si elle réussit, arrêtera les critiques de la presse et du public.

A ce sujet on me permettra de donner lecture d'un article du " Citizen " qui propose une méthode très simple de soumettre le fusil à une épreuve satisfaisante et que je recommande au ministre. Je crois que cet article du " Citizen " est très important :

Il serait évidemment injuste de reproduire toutes les rumeurs qui ont couru au sujet du fusil, ou de faire quelque chose pour préjudicier la milice contre son emploi. Ce fusil est peut-être le meilleur qu'il y ait au monde. Mais la question est que le pays ne doit pas s'engager à dépenser deux à trois millions de dollars pour un fusil qui n'a pas été essayé par ceux qui doivent s'en servir. Nous ne voulons pas qu'un comité composé de personnes choisies soit appelé à décider de sa valeur, mais nous demandons que l'on distribue une centaine de fusils parmi les principaux régiments et associations de tir du pays, afin que les tireurs puissent en faire l'essai pendant quelques jours et ensuite faire rapport. Il n'y aura pas besoin d'attendre pour avoir un rapport officiel. Si le fusil n'est pas bon il y aura un tolle général de la part de tous les tireurs du Canada depuis Halifax jusqu'à Vancouver.

Le tireur de profession a son utilité et en voici un exemple. Il se sert plus que tout autre de l'arme de service en temps de paix; il est expert et a un intérêt pécuniaire immédiat à être armé de la meilleure arme possible. Il est peut-être porté à être outré dans sa critique, mais les Canadiens veulent, avant de se saigner de deux ou trois millions de dollars pour armer les défenseurs de leur pays, que cette arme soit soumise à la critique la plus exagérée et qu'elle soit, prix pour prix, égale au moins à la meilleure au monde.

Avec ces quelques considérations, monsieur l'Orateur, je propose la motion que j'ai placée entre vos mains.

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai rien à redire contre la façon dont l'honorable député (M. Worthington) a exposé son sujet. Bien qu'il nous ait donné l'assurance qu'il ne désirait aucunement attaquer ni le ministère ni le fournisseur, sir Charles Ross, je crois que le débat qu'il a soulevé aurait obtenu un résultat plus satisfaisant et plus pratique s'il eut attendu que la correspondance qu'il demande maintenant fut déposée et accessible à toute la députation. Car, s'il eut pris connaissance de certains de ces documents, il ne se serait peut-être pas contenté de lire l'injuste critique qui a paru dans un journal de cette ville et qui est destinée, manifestement destinée à nuire au fournisseur sinon au Gouvernement.

Pour commencer par le commencement, monsieur l'Orateur, je ne conclus pas, de ce qu'a pu dire l'honorable député qu'il est opposé à la fabrication au Canada de nos propres fusils. A ma connaissance, le pays en général a approuvé cette politique, pourvu naturellement, que le fusil soit acceptable et qu'il vaille ce qui en est payé. C'est, je crois, une sage politique. Je savais que nous étions appelés à acheter dans bien peu d'années, de 50,000 à 60,000 fusils. Nous n'en avions que 30,000 à 40,000 en disponibilité, et quisque nous devons maintenir sur pied une milice active de 100,000 hommes, le nombre qui semblait être arrêté depuis plusieurs années, il était urgent d'avoir quelque part des dépôts d'armes pour les armer en cas de nécessité, et pour leur permettre de se familiariser avec le maniement du fusil.

Je n'hésite pas à dire que nous aurions été très heureux d'avoir ici au Canada la fabrique d'armes de Lee-Enfield. C'eût été notre désir pour plusieurs raisons, premièrement parce que le fusil de ce nom est une arme superbe qui a subi, comme l'a dit l'honorable député, l'épreuve pendant bien des années. C'était le fusil d'armement de nos troupes et le fusil réglementaire dans l'armée anglaise. J'ai eu des entrevues avec les fabricants de Birmingham dans le but de les induire à établir une fabrique au Canada. J'avais déjà eu des conversations dès 1898 et 1899 à ce sujet avec les propriétaires de la fabrique " Birmingham Small Arms Co ". Ils s'occupèrent de la proposition, mais après délibération, ils firent réponse qu'ils ne pouvaient ni ne voulaient l'accepter. Ils me répondirent dans la négative. Quelque temps après, sir Charles Ross, qui avait habité dans la Colombie-Anglaise, vint à Ottawa et eut une entrevue avec moi et avec d'autres membres du Gouvernement.

Il déclara qu'il était l'inventeur et le possesseur d'un fusil qu'on avait trouvé excellent et que si le Gouvernement voulait l'adopter pour sa milice, il était prêt à établir au Canada une usine pour sa fabrication. Je dirai que le fusil que sir Charles Ross me montra alors et qu'il fabrique aujourd'hui, emploie la même cartouche que le fusil Lee-Enfield, de sorte qu'il ne se présentait aucune difficulté sous ce rapport. C'était un détail de grande importance, qui compte pour beaucoup dans l'esprit des militaires. Donc, sir Charles Ross fabriquait des fusils du modèle qu'il désirait nous voir adopter pour notre milice, il les fabriquait, je crois, comme arme de sport aux Etats-Unis.

L'hon. M. FOSTER : A cette époque?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, à cette époque. Il fabriquait en grande partie à la main, mais c'était le même mécanisme.

M. BERGERON : Où était-ce?

Sir FREDERICK BORDEN : C'était, je crois, à ou près d'Hartford, dans les Etats-Unis. Il fabriqua un fusil, un ou plusieurs, je ne me rappelle pas bien, et les apporta ici comme échantillons. Immédiatement ou peu de temps après, je réunis un comité composé de quelques membres du corps de la milice canadienne à qui je soumis le fusil pour son inspection, lui recommandant de me donner son opinion sur cette arme au point de vue de l'armement de notre milice. Dans le mois de juin 1901, ce comité fut convoqué sur l'ordre du ministre de la Milice. Il était composé du colonel W. D. Otter, promu depuis au grade de brigadier général, qui en était président ; du lieutenant-colonel Anderson, qui est l'ingénieur du ministère de la Marine et des Pêcheries; du lieutenant-colonel Sam. Hughes, du 45e régiment ; du major Gaudet, de l'artillerie royale canadienne, surintendant de la cartoucherie de Québec et du colonel J. M. Gibson, qui a été pendant bien des années et qui est encore président de l'association dite Dominion Rifle. Cette commission se réunit à Ottawa et siégea pendant plusieurs jours, pendant lesquels elle soumit le fusil Ross à toutes espèces d'épreuves. La commission se transporta à Québec, où elle put lui faire subir des épreuves encore plus rigoureuses, sous la surveillance immédiate de la commission et particulièrement du major Gaudet, à la cartoucherie nationale. C'est alors que les véritables épreuves ordonnées par le ministère furent commencées, et que le fusil Lee-Enfield dut subir concurremment. Ces épreuves se continuèrent le 15 et le 16 août, devant la commission que j'ai déjà nommée. Le colonel Gibson fut forcé de quitter le 17 août, mais les épreuves se continuèrent le même jour et le surlendemain, le 19, en présence du colonel Otter et du major Gaudet, représentants de la commission. Je n'ennuierai pas la Chambre en lui lisant ces rapports, vu qu'ils seront déposés sur le bureau de la Chambre, pour satisfaire à la demande de documents que propose l'honorable député. Je vais toutefois en lire un ou deux paragraphes. D'abord :

> En somme, la commission croit que le fusil Ross possède des avantages marqués sur le fusil Lee-Enfield. D'un autre côté, sir Charles Ross prétend qu'il peut facilement corriger tous les défauts qu'on a relevés.

M. R. L. BORDEN : Quels étaient ces défauts ?

Sir FREDERICK BORDEN : Aucun qui fut de grande conséquence. Un d'eux, je crois, était encrassement du canon à la suite d'un tir rapide qui amenait l'échauffement du fusil. On verra, au cours du rapport, une longue lettre de sir Charles Ross, dans laquelle il montre comment il est possible de parer à cet inconvénient. La commission accepta le moyen qu'il proposa. Le colonel Anderson écrivit la lettre suivante, bien qu'il n'ait pas assisté à toutes les expériences :

> Je regrette de n'avoir pu rester pour rencontrer aujourd'hui les autres membres de la commission, mais mon devoir me réclamait d'urgence. J'ai fait cependant un travail très pratique, mardi et mercredi, comme le major Gaudet pourra vous le dire. J'ai apporté, mercredi, aux cibles, les fusils échantillons que j'ai tirés et regardé tirer.

Je pense que cette déclaration est une réponse éloquente à l'honorable député qui dit que tous ceux qui, au Canada, ont fait l'essai de ce fusil, qui l'ont vu tirer ou qui s'en sont servi aux cibles l'ont condamné. Voici la déclaration d'un des plus habiles ingénieurs du pays, un tireur à la cible de première force, un homme qui ne voudrait pas apposer son nom sur un document quelconque qui ne fut pas l'expression la plus exacte de la vérité ; voici ce qu'il dit :

> Somme toute, je trouve le fusil Ross plus commode et plus facile à manier que le fusil du modèle en usage. Je trouve que l'appareil de fermeture est préférable sous le double rapport de la rapidité et de la sécurité. Je trouve que le changement de mire est une amélioration. La plaque d'exhaussement pour le guidon et le guidon ajustable offrent tous deux des avantages. La hausse sur le fusil modèle devra être modifiée, car elle glisse. J'approuve la proposition de sir Charles Ross de munir les tireurs de demi-hausses et de laisser les tireurs choisir leurs propres mires selon la distance du tir.

C'est presque l'approbation du fusil dans son entier. Dans le dossier se trouve aussi la lettre d'un membre de la commission, le colonel Sam. Hughes, approuvant le fusil Ross en termes aussi éloquents que le colonel Anderson. J'ai ici en regard les résultats obtenus au cours des expériences, avec le fusil Ross et le fusil Lee-Enfield. Je ne perdrai pas inutilement le temps de la Chambre à les lire, mais je dirai simplement que le fusil Ross a supporté aussi bien sinon mieux que son rival la sévérité des épreuves.

Sur l'autorité des rapports de la commission, le Gouvernement signa un contrat avec sir Charles Ross. Il est peut-être à propos d'en mentionner ici quelques-unes des stipulations, car l'honorable député en a parlé comme s'il ne s'était pas donné la peine de le lire. Il a dit que le ministère s'engage à distribuer 10,000 de ces fusils par année et qu'à cette allure, la milice canadienne ne sera pas armée de sitôt, ce qui est très vrai. Il a ajouté que dans l'intervalle, le fusil Ross sera peut-être d'un modèle vieilli, ce qui est encore vrai. S'il avait lu le contrat, il aurait appris que sur un avis en tout temps, le fournisseur est tenu de cesser la fabrication de ce genre d'arme. Il est tenu de faire tous les perfectionnements que le ministère lui indiquera, et même un fusil sur un modèle tout à fait nouveau. C'est ce qui est stipulé dans le contrat, dont copie a été déposée sur le bureau de la Chambre, de sorte que les dangers que court le pays, d'après l'honorable député, sont purement imaginaires.

La commission dont j'ai parlé ayant terminé son rapport, le Gouvernement signa un contrat et l'usine fut construite. Sir Charles Ross a dépensé près de $1,000,000 pour cette entreprise et il y emploie environ 500 ouvriers depuis deux ans au moins. On me dit que cette fabrique est une des plus complètes au monde. Il survint plus tard des difficultés. On trouva des défauts au fusil Ross, comme il est arrivé, je crois, de tous les fusils, dans tous les pays. La commission fut invitée à plusieurs reprises de se réunir. Elle examina de nouveau le fusil et fit d'autres rapports. Cette arme avait subi l'épreuve du service et il fut convenu de lui faire subir certaines modifications. La commission se réunit pour la troisième fois. Nous fîmes venir un officier impérial en qualité d'inspecteur et c'est encore lui qui fait l'inspection. Ce sont le lieutenant Cartwright et le major Gaudet qui faisaient avant lui le travail d'inspection. Plus tard, le lieutenant-colonel Cartwright ayant d'autres devoirs à remplir comme directeur de l'école de mousqueterie, il fut jugé nécessaire de faire venir un officier anglais, le major Pim, qui, je crois, a été de service pendant six ou huit mois, ou peut-être plus. La commission dont j'ai parlé s'est réunie à Québec au cours de l'été dernier et a critiqué en présence de l'inspecteur tous les défauts, défauts bien secondaires, j'oserais dire, du fusil Ross. On proposa une solution satisfaisante de la difficulté et on m'assura, avec raison, je crois, qu'on pouvait fabriquer le fusil aussi parfait qu'il est possible pour un fusil de l'être.

L'honorable député a parlé des fusils que nous avons distribués à la gendarmerie à cheval dans le Nord-Ouest, mais il n'a pas parlé de ceux que nous avons distribués au ministère de la Marine et des Pêcheries et aussi, je crois, en petit nombre, au ministère de la Justice. Si je ne me trompe, ceux-ci ont donné satisfaction ; du moins, je n'ai pas reçu de plaintes.

L'hon. M. FOSTER : A quelles fins le ministère de la Marine et des Pêcheries les emploie-t-il ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ils sont de rigueur sur tous nos côtres. Le ministère a fait des progrès depuis que l'honorable député est passé par là. La gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a réquisitionné 1,000 de ces fusils. Je vois qu'avant de les lui distribuer les officiers de ce corps en avaient fait l'épreuve. Voici le procès-verbal de la commission qui se réunit à Regina le 19 janvier 1903 et les jours suivants, ainsi que son rapport sur le fonctionnement du tiroir du fusil sous l'influence du froid intense. La commission était composée de M. le commissaire A. Bowen Perry ; de M. l'assistant commissaire J. H. McIlree et de MM. les inspecteurs A. C. Macdonell et E. Gilpin-Brown. Le rapport se lit ainsi :

Le lundi, dans la nuit, le thermomètre marquant au minimum 8 degrés, le fusil fut exposé au froid jusqu'à 3 heures de l'après-midi, le lendemain, alors que plusieurs coups furent tirés à intervalle, puis le magasin épuisé rapidement ensuite. Le fonctionnement fut parfait, facile et dégagé.

Le 14 février, le froid étant intense, le thermomètre baissant jusqu'à 47 degrés et ne s'élevant qu'à 16 pendant le jour, le fusil fut à nouveau exposé au froid pendant 48 heures et déchargé à intervalle puis rapidement et encore une fois le fonctionnement du tiroir donna entière satisfaction.

J. H. McILLREE,
Assistant-commissaire.
A. C. MACDONELL,
Inspecteur.
E. GILPIN-BROWN,
Inspecteur,
(Attesté,)
A. BOWEN PERRY,
Commissaire.

Lorsque les 1,000 fusils furent prêts, un inspecteur de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, le même dont le nom figure au bas du rapport qui précède, mais qui depuis, est mort, je crois, envoya l'inspecteur E. Gilpin-Brown à Québec pour faire l'inspection des fusils de concert avec notre inspecteur, le lieutenant-colonel Cartwright. Après que la formalité fut remplie, les fusils furent expédiés à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. J'ai par devers moi un mémoire que le directeur de ce corps m'a remis au commencement de la session.

L'hon. M. TISDALE : Quand les 1,000 fusils furent-ils distribués à la police ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne saurais le dire exactement.

L'hon. M. TISDALE : Etait-ce avant ou après que vous avez reçu ce mémoire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Bien avant, car il porte la date du mois de novembre 1906. Le voici :

Mémoire au sujet du fusil Ross.

J'ai déjà expliqué à au moins une demi-douzaine de reporters et correspondants de jour-

naux que la gendarmerie à cheval a trouvé quelque défaut au fusil Ross. Nous avons acheté 1,000 fusils Ross qui étaient, les premiers que la fabrique a produits. Ils furent vérifiés avant d'être expédiés dans le Nord-Ouest. Au début, la police en fut très satisfaite, mais après l'avoir soumis à de dures épreuves, le tir rapide et l'usage forcé, le fusil fut trouvé défectueux. Les fournisseurs ont manifesté le désir de corriger tous les défauts. Ils ont offert d'envoyer dans le Nord-Ouest des armuriers pour remplacer les parties faibles ou bien d'échanger les 1,000 fusils pour d'autres de fabrication plus récente. Je ne saurais trouver rien de plus à dire dans le sens que vous appelez l'état d'efficacité.

M. BERGERON : De quand date la fabrication des fusils à Québec pour les besoins de la milice ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les travaux de construction de l'usine furent commencés vers la fin de 1903 ou le commencement de 1904.

M. BERGERON : Un peu plus de deux ans ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Je crois qu'un certain nombre de fusils furent livrés en 1905, mais je ne pense pas qu'il en ait été livré avant cela.

M. BERGERON : Quand le contrat entre le ministère de la Milice et sir Charles Ross a-t-il été signé ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le 28 mars 1902. Le fournisseur s'engagea à nous livrer 12,000 fusils entre le 1er janvier 1903 et le 1er janvier 1904, mais en réalité il n'en livra pas du tout, si je me rappelle bien. Le fabricant donne ses raisons dans une lettre qu'il m'a envoyée et ces raisons sont le retard dans l'arrivée des ouvriers experts et des matériaux.

M. BERGERON : Sir Charles Ross a-t-il reçu quelque avance d'argent du Gouvernement avant la livraison des fusils ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le contrat autorise une avance égale à 75 p. 100 du coût des fusils, cette avance étant basée sur un état des travaux signé par l'inspecteur et un comptable autorisé. Toutes les avances ont été payées de cette façon.

L'hon. M. TISDALE : Ces états sont-ils au fur et à mesure de la construction de l'usine ou de la fabrication des armes ?

Sir FREDERICK BORDEN : Ils affectent tous les matériaux en cours de transformation.

M. BERGERON : Combien avez-vous déboursé de la sorte avant d'avoir reçu les fusils ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne me le rappelle pas, mais je crois que le montant a été donné en réponse à quelque question.

L'hon. M. FOSTER : La première livraison a été faite en 1905.

Sir FREDERICK BORDEN : Je le crois.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ne nous a pas encore dit si la gendarmerie à cheval a changé depuis d'opinion et continue maintenant à se servir de ce fusil.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que les directeurs de la gendarmerie et sir Charles Ross s'entendirent sur le retrait de cette émission de fusils. Il préféra les retirer plutôt que d'envoyer, comme il l'avait d'abord proposé, son armurier pour réparer les parties défectueuses. Je ne saurais dire si les premiers fusils ont été retournés et remplacés, mais je sais que c'est l'arrangement qui a été conclu. J'ai dit qu'il ne s'était jamais encore trouvé un fusil, dans l'univers entier, qui n'ait montré, au cours du service, quelque défaut jusque-là caché. Je dirai sous ce rapport à l'honorable député qui a proposé cette motion et qui a lu les conseils d'un certain connaisseur au Gouvernement, qu'il serait difficile de soumettre un fusil à la critique d'un tireur sans avoir le fusil et il était puéril de songer à avoir le fusil sans avoir une usine pour le fabriquer.

M. BERGERON : On en avait fabriqué à Hartford ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, deux ou trois, mais ils étaient fabriqués à la main et le prix de revient en était très élevé. La pratique dans tous les pays est que les experts du Gouvernement font une enquête minutieuse sur la valeur du fusil, le soumettent à un examen et à des epreuves rigoureuses et font leur rapport, puis la fabrication commence. C'est ce qui se fait en Angleterre, aux Etats-Unis, en Allemagne, partout. Même après toutes ces précautions, il n'y a pas un cas où on n'a pas trouvé au fusil quelque défaut après sa mise en service. Mais les défauts du fusil Ross, comme m'a dit le colonel Cotton, M.G. de l'ordonnance, un homme de beaucoup d'expérience, ainsi que tous ceux qui sont censés savoir, le fusil Ross, m'ont dit ces personnes, n'est pas si défectueux qu'il ne puisse être arrangé et qu'il ne l'ait déjà été. Plus que cela, le fusil canadien a été soumis aux plus dures épreuves par une commission du War Office, en Angleterre.

L'hon. M. TISDALE : Quand ?

Sir FREDERICK BORDEN: Récemment, et le rapport de ces experts militaires est satisfaisant. Ils ont trouvé les mêmes défauts qui avaient été découverts ici, mais pas tous, et tous ceux qu'ils avaient découverts avaient déjà été corrigés avant la réception de ce rapport. Je ne veux rien dire contre le Lee-Enfield, mais en justice pour sir Charles Ross et pour son arme, je crois qu'il est de mon devoir de dire que j'ai fait faire des expériences avec le Lee-Enfield, depuis que ces défauts ont été publiés dans les journaux au détriment de ce fusil et dans le but de critiquer le ministère. Personne n'avait jamais entendu parler auparavant des points

faibles de cette arme. Cependant, j'ai par devers moi une liste d'incidents qui se sont produits depuis une couple d'années, et je vais la lire :

Le canon éclate, une balle télescopant et l'autre restant dans le canon.
Le canon se dilate et reste obstrué (deux rayures).
La culasse éclate, soit défaut dans le projectile soit manque de précision dans la fermeture de la culasse.
Le baril se dilate, tendant à faire sauter le chargeur.
La bouche du canon se dilate.
Le fusil éclate, probablement à cause d'un projectile défectueux qui était resté logé dans le canon quand le deuxième coup fut tiré.
Le fusil éclate.
Le fusil éclate. Le procès-verbal de la commission a été envoyé par courrier.
Le canon éclate, cartouche défectueuse.
Le canon éclate en tirant une cartouche.
Le canon éclate, deux cas de défectuosité dans le projectile.
Le percuteur endommagé.
Le canon se dilate, le projectile ayant télescopé.
Le canon se dilate, obstruction dans le canon.
Le canon se dilate près de la bouche.
Le tiroir se brise.
Le tiroir se brise, le canon est tordu et une cassure se produit près de la culasse.
Le tiroir se brise et se dilate dans le canon près de la culasse.
Le boulon de la culasse se brise, coque dans le canon.
Le boulon de la culasse se brise.
Le ressort du chien se brise.
Le boulon de la culasse se brise.
Le canon éclate dans le côté.

Jamais dans les expériences que nous en avons faites, le fusil Ross n'a éclaté.

M. BERGERON : Quel fusil emploie la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que c'est le Winchester. Je dis donc qu'au cours de l'année dernière on a relevé beaucoup plus de défauts dans le fusil Lee-Enfield, qui est le fusil de service en Angleterre comme au Canada depuis longtemps, qu'on en a trouvés dans le fusil Ross. Je mentionne ce fait simplement pour montrer à la Chambre qu'on trouve tous les jours des défauts dans les fusils du modèle du Lee-Enfield.

L'hon. M. FOSTER : Où a-t-on fait ces relevés ?

Sir FREDERICK BORDEN : Aux exercices de tir annuels, dans les différentes parties du pays, et avec des fusils réglementaires fournis à la milice. J'ai demandé un rapport au quartier-maître général, pour savoir s'il existe un fusil parfait.

M. DANIEL : De quelles cartouches se servait-on avec ces fusils ?

Sir FREDERICK BORDEN : Des mêmes dans les deux cas—de celles qui sont fabriquées à Québec et qui sont exactement semblables aux cartouches réglementaires de l'armée anglaise. Je mentionne ce fait incidemment, en justice pour la compagnie Ross et pour moi. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, car je suppose que cette question sera discutée de nouveau, alors que nous pourrons en parler avec plus de connaissances, quand tous les documents auront été déposés. Bien que ces documents soient volumineux, j'en hâterai la préparation et le dépôt pour que nous soyions mieux renseignés et mieux préparés lorsqu'il s'agira de voter les crédits affectés au paiement de ces fusils. A l'heure présente, les honorables députés ne peuvent baser leurs critiques que sur des rumeurs publiées dans les journaux et répandues dans le pays.

L'hon. M. FOSTER : J'aurais quelques questions à poser au ministre. D'abord, qu'a-t-il à répondre à cette accusation de l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) que les fusils Ross qu'on a distribués aux tireurs qui sont allés en Angleterre, n'ont pas été employés ? Deuxièmement, combien a-t-on distribué de fusils du modèle I qu'on a trouvé inférieurs à ceux du modèle II ? A-t-on payé pour ces fusils, et le département les considère-t-il comme impropres au service ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis bien aise que mon honorable ami ait soulevé ces deux points. Le tir à la carabine, dans un grand concours comme celui de Bisley, est une chose tout à fait à part. Le fusil Ross n'a été distribué aux membres de l'équipe que la veille de leur départ pour l'Angleterre, et il est bien naturel que des tireurs qui ont pratiqué toute leur vie avec des Lee-Enfield, n'aient pas voulu changer de monture pendant qu'ils franchissaient le gué. Il n'est pas surprenant qu'ils s'en soient tenus au Lee-Enfield qu'ils connaissaient et aient refusé de se servir du fusil Ross, qui ne leur avait été distribué que quelques jours avant le concours. C'est la vraie raison, bien que d'autres influences aient peut-être concouru à amener ce résultat. J'ignore si les officiers qui commandaient l'équipe nourrissaient des préjugés contre le fusil Ross, et je n'en dirai rien ; la raison que j'ai donnée me paraît suffisante. Il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui, après avoir tiré toute sa vie avec un Lee-Enfield, voudrait, à la veille d'un concours, l'échanger contre une arme qu'il ne connaît pas.

Quant aux 9,000 fusils du modèle I,—je crois que c'est le nombre qui a été distribué,—ils ont été acceptés avec la réserve d'une inspection finale et à la condition de changer la hausse, c'est-à-dire d'adapter la hausse du modèle II au fusil du modèle I. Je ne suis pas en état d'affirmer que cette inspection est maintenant complétée, mais je le crois.

L'hon. M. FOSTER : Ces fusils ont été payés ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que oui. Ces fusils sont excellents pour le service militaire ; ils n'ont aucun défaut qui les rend impropres au service ; ils ne présentent aucun défaut sérieux. Le modèle II est un perfectionnement du modèle I ; dans l'armée anglaise, il y a les modèles I, II, III, IV, V, et même plus. On se sert des mêmes munitions, le mécanisme est le même, mais une légère modification constitue un nouveau modèle. Ainsi, le modèle I, s'il a subi, comme je le crois, l'inspection finale, constitue une arme excellente.

M. BERGERON : A Bisley, s'est-on servi uniquement du Lee-Enfield ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. L'honorable député a parlé du coût des fusils et a prétendu que le fusil américain, la bayonnette comprise, coûte un tiers de moins que le fusil canadien. Je n'ai pas de doute qu'il le croit, mais j'aimerais à savoir sur quoi il se base pour parler ainsi, car mes renseignements sont bien différents.

L'hon. M. TISDALE : Quels sont vos renseignements ?

Sir FREDERICK BORDEN : Mes renseignements sont que le fusil réglementaire américain coûte plus cher que le nôtre.

M. BERGERON : Voulez-vous parler du Springfield, nouveau modèle ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est celui-là qu'à mentionné mon honorable ami.

M. BERGERON : Je suis informé qu'il coûte $17.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un point à élucider. J'ai été différemment renseigné. Quant au prix de notre fusil, comparé au fusil anglais, j'ai maintes fois répondu aux questions qui m'ont été posées. Il y a à peine deux jours, je crois, j'ai répondu à cette question. Je suis informé que ce fusil, rendu ici, coûterait environ $24, sans les droits. Les droits actuels sont de 30 p. 100, moins 10 p. 100, naturellement, sur un fusil importé d'Angleterre.

Aujourd'hui, il y a un droit de 20 p. 100, sauf une détaxe de 10 p. 100, cela va sans dire, sur les carabines importées d'Angleterre, de sorte que le prix de $25 est en réalité moins élevé que celui que le Gouvernement aurait à payer pour une carabine importée, y compris le droit de 20 p. 100, les frais d'inspection et diverses autres dépenses. Le nouveau tarif ne permet pas l'entrée en franchise des carabines, de sorte que la fabrication au pays des fusils, canons, pièces d'artillerie et de tous les articles servant à l'armée sera protégée d'autant.

Je ne crois pas que la population canadienne attache autant d'importance au prix. Il me semble que le projet d'établir au Canada une fabrique semblable, d'avoir une milice indépendante de l'étranger éveillera le patriotisme et le sentiment national de notre population. Toutefois, j'avoue qu'elle doit obtenir l'équivalent du prix qu'elle paie et la meilleure carabine qu'on puisse se procurer à prix d'argent. Je suis aussi profondément pénétré de cette vérité que peuvent l'être les députés de l'opposition, et je n'épargne rien pour obtenir le résultat convoité.

M. BERGERON : L'honorable ministre a raison de dire que nous serons peut-être plus en état de discuter cette question plus tard, lorsque les documents seront déposés. Mais, j'en dirai quelques mots de crainte d'un retard dans le dépôt de ces papiers.

Je demande au ministre de la Milice (sir Frederick Borden) de prendre mes paroles en bonne part. Elles ne le visent pas. La question a beaucoup d'importance. Je dois dire à l'honorable ministre que, si tant de questions ont été posées au département ou à lui-même dans cette enceinte, c'est parce que des renseignements contradictoires ont été communiqués au public. Il nous parle de bruits qui courent. Il ne s'agit pas seulement de rumeurs ; dans un autre endroit, on a donné des réponses officielles contradictoires. Je dois dire au ministre que j'en ai appris plus long aujourd'hui qu'en tout autre temps au sujet de l'armurerie Ross. Je ne doute aucunement qu'il nous ait fourni la véritable explication de la fondation de cet établissement.

Quant au prix, j'apprends que la carabine Lee-Enfield coûte beaucoup moins que la carabine Ross. Elle se vend £3 7 s., soit un peu plus de $15 ou $16.

Sir FREDERICK BORDEN : Est-ce le prix de revient dans l'usine du ministère de la Guerre ou le prix marchand ?

M. BERGERON : On me dit que le gouvernement du Canada pourrait l'acheter à ce prix en Angleterre et je suppose qu'il s'agit d'un achat fait au ministère de la Guerre. Si ma mémoire est fidèle, en 1895, nos gouvernants ont acheté des carabines pour une somme de $300,000 du ministère de la Guerre, en Angleterre ou, du moins, par son entremise. Je ne me souviens pas du prix de l'unité mais je sais qu'un crédit de $300,000 a été ouvert.

Voilà une question que nous devrions tirer au clair avant qu'elle revienne sur le tapis. Certes, il doit être possible de savoir si nous pouvons acheter le fusil Lee-Enfield en Angleterre et quel en serait le prix, soit quinze à dix-sept dollars ou $24, comme le ministre le disait l'autre jour en réponse à une question.

Sir FREDERICK BORDEN : En effet.

M. BERGERON : Pour les fins du raisonnement, je dirai qu'aux Etats-Unis, les autorités militaires ont adopté un fusil qui leur coûte $17. Parlant de l'établissement de Québec, le ministre a dit que la

question du prix n'a qu'une importance très secondaire. Naturellement, depuis qu'il est devenu protectionniste, il voit les choses d'un autre œil. Je ne saurais le critiquer avec sévérité puisqu'il a établi au pays cette industrie qui occupe, nous dit-il, cinq ou six cents hommes et qui a fait circuler des fonds si considérables. Tout de même, je ne crois pas que la population canadienne soit disposée à tant d'indulgence. Elle n'a peut-être pas embrassé la doctrine protectionniste avec autant d'ardeur que lui.

Ce qui rend la discussion de semblables questions difficile, c'est la contradiction qui existe entre les réponses faites dans cette Chambre et celles que donne ailleurs un collègue du ministre. On a demandé dans un autre endroit, en vertu de quel statut la compagnie de fabrication des fusils Ross a été constituée en corporation. La réponse a été qu'il n'y avait pas de statut.

Aujourd'hui, pour la première fois, nous recevons des explications du ministre (sir Frederick Borden). Il paraît maintenant que cette compagnie n'est pas organisée. Je profite de la circonstance pour demander au ministre de déposer en même temps que les documents mentionnés, une copie du contrat signé par le département de la Milice et sir Charles Ross lui-même, ou la compagnie de ce nom. Cette question de constitution en corporation de la compagnie est l'une de celles qui donnent lieu à des contradictions qui piquent la curiosité du public. On a aussi demandé dans un autre endroit quels étaient les directeurs de la compagnie. Naturellement, il n'y en a pas. Quel est son capital. Le statut prescrit qu'il sera d'un million de dollars. Mais, n'y ayant pas de compagnie, il n'y saurait y avoir de capital. Mon honorable ami (sir Frederick Borden) disait il y a un instant que sir Charles Ross a placé un million de dollars dans cette entreprise. S'il avait un million à dépenser, pourquoi s'est-il présenté devant les Chambres, en 1902, pour obtenir des lois organiques pour la compagnie de fabrication des fusils Ross (à responsabilité limitée) au capital de $1,000,000 et ayant pour directeurs provisoires de grands personnages ?

Sir FREDERICK BORDEN : Que l'honorable député (M. Bergeron) me permette de lui dire ceci.

En justice pour sir Charles Ross, je dois dire qu'il n'a été rien fait, j'en suis parfaitement convaincu, en vue de tirer parti des privilèges accordés par cet acte constitutif. Il arrive assez fréquemment au Canada qu'on fasse accorder la personnalité civile à une compagnie sans que celle-ci s'organise pour cela. Sir Charles Ross, pour une raison ou une autre, n'a pu constituer sa compagnie, mais a personnellement prélevé les fonds nécessaire pour lancer l'entreprise. Il m'a été adressé une lettre, que j'ai communiquée à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), et dont l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) pourra prendre connaissance ensuite ; elle le convaincra, je pense, qu'il n'y a rien de louche dans cette affaire. Bien que sir Charles Ross l'appelle la compagnie Ross, il est le seul directement engagé dans l'entreprise et y a placé ses propres capitaux.

M. BERGERON : Sans doute, j'accepte l'explication de l'honorable ministre mais il est certaines circonstances qui lui feront comprendre la curiosité que témoigne le public au sujet de cette industrie à Québec. Il a fréquemment été affirmé dans les journaux que sir Charles Ross,—je ne le blâme pas de ce fait,— avait réussi à obtenir nombre de concessions de la ville de Québec sous le prétexte qu'il n'avait que peu ou point de capitaux pour établir l'usine. Il lui fut octroyé des primes ; si je ne me trompe pas, il fait des instances auprès de la ville de Québec pour se faire accorder de nouvelles primes. Je le répète, ce que j'en dis n'est pas dans le but de jeter du blâme sur sir Charles Ross, mais il comprendra que le public soit curieux de savoir si nous traitons avec un particulier ou avec une compagnie constituée. Une autre contradiction très apparente est celle qui se manifeste entre des réponses données dans un autre endroit et celles données ici. Le 24 avril 1906, il fut posé nombre de questions au sujet du fusil Ross, celle-ci entre autres :

Quel a été le prix payé pour chacun de ces fusils et quelle somme le Gouvernement a-t-il versé jusqu'au 1er janvier dernier ?

Et voici quelle fut la réponse :

Vingt-cinq dollars chacune, $631,052 51.

Maintenant, le 9 janvier dernier, je posai exactement la même question dans les termes suivants :

1. Le 1er janvier 1906, combien la compagnie de fusils Ross avait-elle livré de fusils au gouvernement canadien ?

2. Combien le Gouvernement avait-il payé pour ces fusils jusqu'à ladite date inclusivement ?

Et voici en quels termes le ministre répondit à ces questions :

Six mille cinq cents ; il en a été délivré 20,500 avant le mois de novembre 1906.

Sans doute ce dernier renseignement n'avait rien à faire avec ma question ; mais, je le donne, afin que la Chambre connaisse toute l'affaire.

2. Cent soixante-deux mille cinq cents dollars.

Voici donc deux ministres dont l'un nous dit qu'il a été dépensé $631,052.51 pour une certaine fin et jusqu'à une certaine date, tandis que l'autre nous dit qu'il n'a été dépensé que $162,500.

M. BENNETT : Où est la vérité ?

M. BERGERON : Je l'ignore.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député (M. Bergeron) ne voudrait pourtant pas, j'en suis sûr, induire la Chambre en

erreur ; ce sont les mêmes fonctionnaires qui ont préparé les réponses aux deux questions. Je n'ai jamais vérifié moi-même les faits ; au reste, je ne saurais le faire. Apparemment il s'est produit quelque erreur.

M. R. L. BORDEN : Il semblerait que les réponses aux questions 1 et 2 aient été transposées.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce peut être l'explication.

M. BERGERON : Je n'entends accuser personne ; j'explique simplement qu'une certaine curiosité, ou anxiété, se produit au sujet de cette compagnie. Maintenant, au sujet de la question et de la réponse que j'ai lues, il y a cette autre observation que j'ai déjà faite en passant. J'ai demandé combien de fusils la compagnie Ross avait livrés au Gouvernement jusqu'au 1er janvier 1906, et la réponse indique que ce nombre est de 6,500. Mais on a ajouté qu'il en fut livré 20,500 avant novembre 1906. Cela veut dire qu'il a été livré en tout au Gouvernement, tant au département de la Marine, qu'à la Gendarmerie à cheval et au département de la Milice, 20,500 carabines. A $25 pièce, cela donnerait $512,600. Je posai également la question suivante :

1. Combien de fusils Ross, le Gouvernement a-t-il reçus depuis janvier 1906 jusqu'à mai 1906, et quelle somme le Gouvernement a-t-il payée à la compagnie du fusil Ross jusqu'à cette date ?

Et la réponse fut ainsi conçue :

a) 4,000 ; b) La somme totale payée à la compagnie du fusil Ross, y compris les versements pour fusils reçus et toutes les avances sur estimations provisoires, aux termes du marché pour les fusils conclu jusqu'à mai 1906, s'élève à $736,817.40.

Or, si nous avons payé $736,817, c'est $224,317 de trop que nous avons payé.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, nous avons payé d'avance. Il avait été ordonné 52,000 fusils, y compris ceux déjà livrés ; il s'en trouve actuellement 24,000 de livrés, et 28,000 qu'on manufacture et sur lesquels il a été fait une avance, de 25, de 50 ou de 75 p. 100—je ne saurais trop dire exactement —sur le rapport de l'inspecteur et d'un comptable autorisé.

M. BERGERON : Je donne la réponse telle que l'a faite l'honorable ministre. Alors cette somme de $224,317 serait de l'argent payé avant livraison des fusils.

Sir FREDERICK BORDEN: L'honorable député constatera que, dans ma réponse à cette dernière question, je dis : Il a été payé telle somme sur estimations de fusils qu'on est en train de manufacturer. Cette somme comprend toutes les sommes payées pour fusils et sur estimations provisoires. J'ai eu soin de donner ce renseignement, sachant que l'honorable député en aurait besoin.

M. BERGERON : Je sais que l'honorable ministre l'a fait ; je ne l'avais pas demandé, mais il me l'a fourni dans sa réponse n° 4, que j'ai citée il y a un instant. Je ne l'avais pas demandé, parce que ces réponses sont très compliquées ; elles ne sont pas les mêmes dans l'autre Chambre, et c'est ce qui les rend difficiles à comprendre. La quatrième question est ainsi conçue :

Combien de fusils Ross le Gouvernement a-t-il reçues depuis janvier 1906 à mai 1906, et quelle somme le Gouvernement a-t-il payée à la compagnie du fusil Ross jusqu'à date?

La réponse à la première partie de la question est, a) 4,000. Ce qui veut dire que le Gouvernement a reçu 4,000 fusils depuis janvier 1906 à mai 1906 ; pas d'autre interprétation possible.

(b) La somme totale payée à la compagnie du fusil Ross, y compris les versements pour fusils reçus et toutes les avances sur estimations provisoires aux termes du marché pour les fusils conclu jusquà mai 1906, est de $736,817.40.

Si j'inclus les 20,500 fusils qui ont été livrés, la somme totale payée s'élève à $512,500. Or nous avons payé une somme de $736,817.40, et j'en viens à la conclusion que nous avons versé à la compagnie du fusil Ross une subvention de $224,317.

Sir FREDERICK BORDEN : Sur les estimations provisoires de fusils non terminés, qui étaient au nombre de 20,000 à 30,00, abstraction faite des premiers 24,000, il fut payé une forte somme. Je ne saurais dire exactement le montant, mais le département a les chiffres en main ; il ne saurait y avoir de difficulté à cet égard. Il y a toujours eu un plus grande nombre de fusils en préparation qu'il n'y en avait de livrés.

M. BERGERON : Dans un autre endroit on a posé la question et on y a donné une réponse qui ne me paraît pas exacte. L'honorable ministre sait que le modèle n° 2 diffère du modèle n° 1. Celui-ci a été généralement mis de côté. Il est dangereux ; il tue autant en arrière qu'en avant et il a fallu le modifier. On a posé la question suivante :

Les modifications faites au fusil Ross ont-elles déterminé une hausse dans le prix de cette arme et le fusil n° 2 est-il d'un prix plus élevé que le fusil n° 1?

La réponse est : Non. Nous voyons dans le rapport de l'auditeur général qu'il a fallu dépenser $15,000 pour effectuer les changements de l'un à l'autre, et empêcher ce fusil de tirer dans toutes les directions. On a dû dépenser $11,351 pour faire un changement dans la hausse et $3,648.50 pour faire un modèle de cette nouvelle hausse. Or donc, lorsque le collègue de l'honorable ministre, dans un autre endroit, a répondu comme je l'ai dit, il était certainement dans l'erreur. Il aurait dû répondre : Oui, il y a une différence de $15,000. Je vous signale de nouveau cette circonstance, monsieur l'Orateur, car elle explique pourquoi le pu-

blic est porté à voir du mystère dans cette compagnie du fusil Ross. La question suivante a été posée :

Combien a-t-il été payé pour les fusils marqués n° 1 et n° 2 respectivement, a) jusqu'au premier janvier 1906 ; b) depuis le premier janvier 1906 jusqu'au premier mai 1906 ; c) depuis le premier mai jusqu'au premier juin 1906 ?

Voici quelle a été la réponse :

a) Pour les fusils marqués n° 1, $12,500 par le département de la Marine, $25,000 par le département de la Gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest, $200,000 par le département de la Milice ; pour les fusils marqués n° 2, $446,052.51 avancés par le département de la Milice.

Ici vous arrivez à un article de dépenses de près d'un demi million de dollars.

b) Pour des fusils modèle I, il a été payé $6,500 ; pour des fusils modèle II, il a été payé $18,750 ; il a été avancé $80,764.89 par le département de la Milice, et $300 par le département de la Justice pour des fusils modèle II.

c) Pour des fusils modèle II, il a été payé $12,000 par le département de la Milice.

Si vous faites l'addition de ces montants, vous obtenez des sommes beaucoup plus fortes à la fois comme ayant été payées pour des fusils déjà livrés, et comme ayant été avancées. D'après le marché qui a été mentionné ici, toutes ces sommes sont inexactes. Je conseille à l'honorable ministre d'en venir à une entente avec ses collègues d'autre lieu, afin que leurs réponses soient concordantes. L'honorable ministre a déclaré à mainte reprise qu'il n'y a pas de fusil parfait. Il a même lu une page sur tous les accidents qui sont arrivés avec le fusil Lee-Enfield. On lui demanda si ce n'était pas le fusil dont on se servait à Bisley, et il répondit que oui, ce qui fait voir qu'après tout le Lee-Enfield est le fusil accepté aujourd'hui par les autorités anglaises. Je ne me plaindrai pas des dépenses que l'on fait pour l'achat de fusils, pourvu que cet argent soit dépensé en connaissance de cause. Si vous pouvez donner à nos tireurs une bonne arme, je préfère qu'elle soit faite au Canada qu'aux Etats-Unis, ou en Angleterre, ou ailleurs. Mais je ne serais pas disposé à la payer beaucoup trop cher. Je suis d'opinion que nous dépensons beaucoup plus d'argent que nous ne devrions pour la milice.

Notre système n'est pas tout à fait ce qu'il devrait être. Nous hésitons entre deux programmes : nous n'avons pas encore d'armée régulière, et nous dépensons de trop fortes sommes pour de simples corps de volontaires. Toutefois, je n'entends pas discuter ce sujet aujourd'hui ; je le réserverai pour une autre occasion. Une circonstance qui inquiète assez vivement le public, c'est l'exploitation que nous faisons de cette fabrique de fusils à Québec, qui nous coûte beaucoup d'argent, sans apparemment que nous en retirions grand avantage. Nous avons conclu avec la compagnie du fusil Ross un marché pour plus de $1,000,000, aux termes duquel nous avons déjà dépensé trois quarts de million. Sans doute, l'honorable ministre (sir Frederick Borden) est animé des meilleures intentions et croit faire là une dépense utile ; mais un aspect alarmant de cette affaire, c'est que nous dépensons tout cet argent pour la confection d'un fusil que les miliciens ne regardent pas aujourd'hui comme bon, d'un fusil qui a été mis de côté par la Gendarmerie à cheval, en vertu de l'ordre du département de la Milice que j'ai lu à la Chambre, d'un fusil, enfin, dont on ne s'est pas servi lors du concours de Bisley, bien qu'il s'en trouvât sur les lieux. Que va-t-il advenir de notre milice canadienne si on lui met en main un fusil médiocre ? Ne ferons-nous pas mieux de faire venir nos fusils d'Angleterre ? Car si après avoir fabriqué des fusils Ross, il nous faut les mettre de côté et nous servir des Lee-Enfield, nous aurons dépensé de l'argent en pure perte. L'honorable ministre, en réponse à une interruption de ma part, a parlé de la carabine Winchester dans le Nord-Ouest. Mais il sait que la carabine Winchester est une arme très peu coûteuse comparée au fusil Ross.

Et il paraîtrait que, bien que nous dépensions beaucoup d'argent sur cette fabrique et ce fusil Ross à Québec, nous continuons à acheter des fusils d'autres marques. Par exemple, dans le rapport de l'auditeur général pour 1906, volume 3, page W—285, je vois que nous avons acheté de Ketchum et Cie, d'Ottawa, six carabines Winchester au prix de $13.35 chacune, une au prix de $14.20, et une au prix de $21.31. Or, si nous pouvons acheter des carabines Winchester au prix de $13 ou $14 pièce, et si ce sont les armes dont se sert la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, c'est gaspiller de l'argent que de payer $24 ou $25 un fusil fabriqué à Québec et dont notre Gendarmerie à cheval ne saurait se servir. Je demanderai aussi ce que deviennent les fusils que l'on met de côté pendant que l'on se procure à Québec ces fusils Ross pour l'usage de notre milice. Les anciens fusils sont-ils donnés ou vendus ?

Sir FREDERICK BORDEN : On se sert des mêmes cartouches pour toutes.

M. BERGERON : L'honorable ministre pense-t-il qu'il sera obligé d'augmenter le nombre des miliciens afin de pouvoir écouler ces fusils Ross ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; mais nous nous procurons un plus grand nombre de fusils, afin de pouvoir en fournir à tous nos miliciens.

M. BERGERON : Si vous faites l'acquisition de 10,000 nouveaux fusils par année, ou bien il vous faudra augmenter le nombre des miliciens, ou bien les 10,000 fusils de

l'année précédente resteront inutilisés. Qu'adviendra-t-il de ceux-là ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il nous en faut un supplément en magasin.

M. BERGERON : N'est-il pas vrai qu'un grand nombre de ces anciens fusils et même quelques-uns des fusils Ross, sont donnés à des collèges et autres établissements de cette nature, pour l'usage de leurs bataillons scolaires ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne crois pas qu'on donne le fusil Ross, ni le fusil Lee-Enfield. Des fusils Metford, et d'autres, ont été donnés à des bataillons scolaires, et il n'y a pas de doute que bon nombre de ceux dont nous n'aurons plus besoin pourront être plus tard utilisés de cette manière, lorsque nous serons en état d'armer tous nos miliciens de fusils Ross.

M. BERGERON : L'honorable ministre, qui a promis de déposer tous les renseignements demandés par l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington), voudra-t-il fournir cet autre renseignement par la même occasion ? Que sont devenues les anciennes carabines remplacées par les fusils Ross ? Et d'autre part, a-t-il été donné des fusils Ross à aucun des établissements ayant des bataillons scolaires ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cette question n'est pas très pertinente à la motion que nous avons adoptée, mais je serai en mesure de fournir ces renseignements quand on le voudra. L'honorable député les trouvera dans le rapport du garde-magasin en chef. Nous sommes en mesure de dire exactement où se trouve chacun de ces fusils.

M. BERGERON : L'honorable ministre a déclaré que cette question serait discutée plus tard et que la discussion se ferait alors dans de meilleures conditions, parce que nous aurions tous les documents en main. Je le prie de fournir tous les renseignements que j'ai demandés, ainsi que les documents visés par la motion que nous venons d'adopter. On me permettra peut-être de revenir sur le passé à cette occasion, et en ce faisant je n'ai nullement le désir de froisser qui que ce soit. Mais l'honorable ministre faisait partie de la députation, il y a quelques années, en 1895, sous l'ancien régime conservateur, et lorsqu'on fit l'achat, par l'entremise du bureau impérial de la Guerre d'un certain nombre de fusils pour notre milice à des prix très raisonnables. Il s'agissait, je pense, d'une dépense de $300,000. L'honorable ministre n'a sans doute pas oublié les discours qui furent prononcés alors par les membres de son parti dans cette Chambre, et plus tard, devant les électeurs, reprochant au gouvernement d'alors d'avoir fait cette dépense. Ils allèrent même tellement loin dans leurs critiques qu'on pût les accuser de manquer de fidélité à la Couronne. Ils déclarèrent par exemple que c'était pur gaspillage que de dépenser $300,000 en fusils pour notre milice.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député fait erreur sur la somme. Il s'agissait de dépenser $750,000 pour 40,000 fusils réglementaires. Le prix en était à peu près de $20, soit en tout $800,000 ou un peu moins.

M. BERGERON : Si je me rappelle bien, la dépense devait être de $300,000.

Sir FREDERICK BORDEN : La somme que j'ai dite était peut-être répartie sur deux exercices financiers.

M. BERGERON : Je parle de 1895, alors que l'honorable M. Desjardins était ministre de la Milice. Dans le temps on ne manqua aucune occasion tant que dura la campagne électorale, dans ma province, du moins, pour nous dire que le gouvernement canadien était conduit par des anglophiles, et que nous dépensions l'argent du peuple pour envoyer la jeunesse de la province de Québec se faire tuer pour l'Angleterre sur tous les champs de bataille du monde. Il n'est pas douteux que certains de mes amis eurent beaucoup à souffrir de ces attaques. Je n'en fus pas terrassé, mais elles me firent beaucoup de tort. Ceux qui ont été mis sur le gril alors éprouvent une vive satisfaction à voir le gouvernement actuel ne plus se contenter aujourd'hui d'une mesquine dépense de $300,000, mais affecter plus de $1,000,000 à l'achat de fusils. En outre, il n'est pas de navire arrivant à Québec qui ne nous apporte des fusils ; le fait est que le gouvernement actuel dépense en armes et munitions cinq fois plus que son prédécesseur, et se vante ensuite de donner en cela des preuves de son attachement à la métropole. Mais si c'est une magnifique preuve d'attachement de la part de ces messieurs, et s'il est digne d'éloge de leur part de dépenser ainsi plus de $1,000,000, il n'en est pas moins vrai qu'on s'exposait aux critiques les plus vives de leur part dans le temps en proposant de dépenser $300,000 pour la même fin. Nous, membres de la gauche, sommes trop sincères dans notre attachement pour prendre vis-à-vis de ces messieurs l'attitude qu'ils prirent vis-à-vis de nous. Les débris de l'ancien parti conservateur de la province de Québec sont trop fidèles pour exploiter des sentiments de cette nature.

M. TALBOT : Les débris !

M. BERGERON : Oui, mais ils ne souffrent pas de la comparaison avec ces messieurs de la droite ; loin de là. C'est pourquoi je m'intéresse si vivement à la question. Je désire que la question toute entière soit exposée au public sous son vrai jour, et dans tous ses détails ; et j'espère que l'honorable ministre lorsqu'il déposera les documents demandés sera en mesure d'établir que les dépenses qu'il propose de faire sont approuvables, bien qu'elles soient d'un chiffre cinq fois plus élevé que celles faites il y a dix ans pour la même fin. Au risque de m'éloigner quelque peu de la question, je désire

déclarer au ministre de la Milice que dans mon opinion l'organisation actuelle de la milice canadienne est défectueuse. Je le dis avec tout le respect possible pour la milice canadienne, mais je ne puis me défendre de l'idée qu'elle nous coûte très cher pour certaines fins, et trop peu cependant si nous sommes réllement désireux d'avoir une armée effective pour la défense du pays. J'espère que l'honorable ministre déposera tous les documents demandés, et qu'il en conférera avec son collègue de l'autre Chambre, afin qu'il y ait concordance entre les réponses données par les ministres aux représentants du peuple dans l'une et l'autre Chambres.

L'hon. M. FOSTER : En ma qualité de civil, je me déclare très heureux de ce que l'honorable député de Sherbrooke a soulevé cette question. Le ministre de la Milice a exprimé l'espoir que cette démarche n'était pas faite dans le but de prévenir les esprits contre l'emploi du fusil Ross. Je suis bien persuadé que non. Je suis bien persuadé également qu'on ne pouvait rien faire de mieux que de soulever cette question, de manière à ce que la Chambre pût se renseigner parfaitement et s'assurer s'il y a ou non raison de se plaindre ; si l'arme présente des défauts graves, ou si, au contraire, le fusil est acceptable et produit à un prix assez bas.

Des raisons que pourrait avancer un apôtre de la protection, même aussi convaincu que le ministre de la Milice, il n'en est aucune qui puisse influencer notre opinion ou modifier notre programme d'action, si le fusil que l'on met ainsi entre les mains de la milice canadienne n'est pas le meilleur possible. Si vous armez le citoyen c'est pour le mettre le mieux possible en état de se défendre et de défendre son pays. Et bien qu'approuvant l'idée de fabriquer ces fusils au Canada, si nous sommes dans les conditions voulues pour fabriquer à assez bon compte une arme sûre, je combattrai toute proposition dans ce sens, si cette condition fait défaut. J'espère qu'à l'épreuve on trouvera que le fusil Ross est excellent et sûr, et que l'examen des renseignements qui nous seront fournis nous permettra d'arriver à des conclusions très nettes en sa faveur. Nous avons dépensé de fortes sommes pour ce fusil ; nous avons ici une usine pour sa fabrication et il serait à l'avantage général qu'il fût établi que le fusil est bon. Mais à moins que l'on n'arrive clairement et incubitablement à cette conclusion, il nous faudra cesser de faire des dépenses à son occasion, même si cela doit nous priver d'avoir une arme fabriquée dans le pays. Le ministre de la Milice nous a fait très clairement, à son point de vue, l'historique de ce fusil, et cet historique nous sera utile quand nous en viendrons à discuter à fond la question. Toutefois, je n'attache pas grande importance à ce qu'a dit le ministre des défauts de fusils dans certains cas particuliers. Vous ne trouverez d'armes d'aucune marque qui ne comprennent des échantillons médiocres ; mais, si je comprends bien, on critique le fusil Ross en raison de vices généraux de construction. Je n'entends rien à son mécanisme, mais on prétend que la construction de la culasse est défectueuse, reproche beaucoup plus grave que si on se contentait de signaler un défaut dans le canon, ou dans quelque autre partie, d'un ou de plusieurs fusils, par suite de la présence de quelque impureté dans le métal, ou d'un vice de fabrication. Je ne crois pas que le ministre arrive à nous convaincre que le fusil Ross est construit sur bon modèle, simplement en prouvant qu'on a découvert des échantillons défectueux d'autres fusils. Une autre observation à faire c'est que, s'il est à propos que nous fabriquions un fusil dans notre pays, pour tirer plein avantage de cette situation il est nécessaire que toutes les parties de l'arme soient fabriquées ici. Le ministre voudra-t-il s'informer si nous fabriquons réellement ce fusil à Québec, ou si nous nous bornons simplement à importer des pièces fabriquées à l'étranger, que nous ajustons ici. Il est fort possible qu'au début nous ne soyons pas en mesure de fabriquer toutes les parties, mais si nous voulons arriver à être indépendants, il nous faut nous organiser immédiatement dans cette vue, et nous installer d'une manière tellement complète que toutes les pièces du fusil puissent être fabriquées au Canada. Alors, s'il survient des complications, si nous ne pouvons plus nous procurer les pièces à l'étranger, nous n'en pourrons pas moins continuer à fabriquer. Autre critique : le ministre a cru qu'il lui suffisait de dire, et les comités ont cru qu'il leur suffisait de faire rapport que s'il existait des défectuosités dans l'arme, sir Charles Ross avait promis de les corriger. A mon avis, nous ne devrions pas solder ses comptes tant qu'il n'aura pas établi d'une manière satisfaisante qu'il est en mesure de fournir des fusils parfaits, et tant qu'il n'en aura pas fait la livraison. Une excellente épreuve a été celle des 1,000 fusils fournis à la gendarmerie à cheval. Heureusement, ce n'était pas en temps de guerre ; mais, s'il avait fallu faire le coup de feu, comme c'est déjà arrivé, les résultats auraient été désastreux pour ces 1,000 gendarmes à cheval, qui au cours d'une pénible campagne, auraient découvert que l'arme qu'on leur avait mise en main était radicalement défectueuse et ne pouvait être utilisée pour leur protection et défense. Après tout, on n'est réellement à même de se rendre compte de la valeur d'une arme que dans le cours d'une campagne, ou dans des conditions très semblables à celles d'une guerre véritable. Bien entendu, je ne demande pas au ministre de la Milice de déclarer la guerre pour mettre ce fusil à l'épreuve. Mais de nos

jours, où l'on multiplie les exercices en campagne et les combats simulés, dans des conditions, j'imagine, qui rappellent exactement une guerre véritable, moins les pertes de vie, on pourrait semble-t-il, soumettre ce fusil à une épreuve suffisante : usage constant et manque de petits soins, qui sont inséparables de la guerre véritable. Tant que le fusil n'aura pas été soumis à cette épreuve je n'admettrai pas qu'il a été réellement essayé.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai oublié de dire qu'il avait été fait, il y a quelque temps, une distribution de ces fusils à la troupe permanente, et l'infanterie de cette troupe s'en sert actuellement, je pense. Sans doute, cela ne répond pas entièrement à l'idée de l'honorable député, mais on s'en sert pour le tir à la cible et tous les jours dans les exercices militaires de la troupe permanente. Nous croyons que c'est la meilleure épreuve pratique à laquelle nous puissions soumettre cette arme.

M. DANIEL : Ces fusils sont-ils du modèle II ?

Sir FREDERICK BORDEN : Du modèle II, je pense.

L'hon. M. FOSTER : Ma dernière observation a trait au prix de revient. J'ai dit que pour ma part, je préférerais que le fusil utilisé par notre milice fût fabriqué au Canada, si il peut y être fabriqué dans de bonnes conditions. Car je suis d'avis qu'un pays qui aspire à un grand avenir doit chercher à pourvoir directement à sa propre défense. Mais j'aimerais que le ministre se renseignât pleinement et renseignât la Chambre sur la question du prix de revient de ce fusil : nous coûte-t-il beaucoup trop cher ? Nous sommes bien prêts à délier les cordons de la bourse au début de la fabrication. Comme l'honorable ministre le sait, étant lui-même aujourd'hui protectionniste ardent, et ayant étudié la question, la protection vous occasionne certaines dépenses au début, mais vous met finalement en mesure de vous procurer l'article au pays à aussi bon compte, ou à meilleur compte, qu'à l'étranger. L'honorable ministre reconnaît que la dépense sera un peu plus forte. Je ne m'y oppose pas ; mais je ne voudrais pas que le bénéfice du fabricant fût exagéré. J'ai prié le ministre de dire quel était, à son avis, le prix de revient de ce fusil. Dans les circonstances ordinaires, si vous demandez à un fabricant quel est le prix de revient de ses marchandises, il vous répondra que cela ne regarde que lui ; mais quand il s'agit d'un fournisseur de l'Etat, celui-ci, à mon avis, a parfaitement le droit d'être renseigné quant à l'exact prix de revient. Il n'y a pas lieu de craindre qu'un tel renseignement préjuge la députation ; car, si elle n'est pas disposée à laisser au fabricant un bénéfice exagéré, elle est bien prête à lui permettre de faire un bénéfice raisonnable. Je ne prétends pas que le bénéfice actuel soit exagéré ; mais j'espère qu'on nous fournira des renseignements propres à nous éclairer sur ce point.

M. DANIEL : Ce sujet est d'une grande importance, à la fois pour la Milice et le pays généralement ; car s'il nous faut une milice, il est nécessaire qu'elle soit armée du meilleur fusil que le pays puisse produire ou acheter. J'ai été très heureux d'entendre le ministre de la Milice déclarer que si le fusil Ross avait des défauts, ces défauts pourraient être corrigés ; car il n'est pas douteux que l'emploi de ce fusil par nos miliciens a eu l'effet de mettre vivement en relief ses imperfections. A cet égard, le 3e régiment d'artillerie de ma propre circonscription a fait les mêmes constatations que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, si j'en crois la déclaration du colonel White, surintendant de ce corps. Il ne suffit pas qu'un fusil tire juste, ait une trajectoire tendue, une forte rayure, une bonne hausse, etc.; il faut qu'il puisse aussi résister à un usage un peu dur. Mêmes les manipulations par lesquelles passe le fusil dans le cours des manœuvres ordinaires suffisent pour mettre à l'épreuve la force de ses diverses parties.

On a distribué au corps militaire, dans la ville où je demeure, trois cents fusils ; or, le 24 mai, lorsqu'on fit usage d'une partie de ces fusils, au cours de l'exercice du tir, deux des mécanismes de fermeture de la culasse éclatèrent et les parties brisées s'échappèrent en recul et peu s'en fallut qu'elles ne blessassent à la figure les hommes qui se servaient de ces armes.

Le député de Beauharnois (M. Bergeron) n'a donc pas eu tout à fait tort d'affirmer que ce fusil est aussi dangereux pour celui qui s'en sert que pour celui qui est en avant de l'arme. Il est un autre défaut saillant qu'on a observé dans ce fusil : c'est qu'il y a une petite vis dans la culasse qui est fort sujette à se briser, même avec le maniement ordinaire de l'arme au cours de l'exercice du tir. On suppose que cela tient à ce que cette vis est excessivement fragile. La conséquence, c'est que les officiers du 3e régiment ont craint de permettre à leurs hommes de se servir davantage de ce fusil, et ce corps militaire a dû s'abstenir de la pratique du tir, l'année dernière. Voilà les quelques observations que j'avais à présenter. Je suis bien aise que ce débat ait surgi, et il me fait surtout plaisir d'entendre le ministre déclarer qu'il est possible de remédier à ces inconvénients ; car je m'accorde à penser avec lui que c'est une excellente arme, qui convient parfaitement à nos corps militaires, et qui peut et doit se fabriquer au Canada. Cependant, à mon avis, dans une affaire aussi importante que l'armement de la milice, il importe de ne courir aucun risque. Le ministaire est tenu à brève échéance, de s'assurer s'il est possible de remédier aux défectuosités du fusil Ross, de

façon à ce qu'il puisse être distribué, en toute sécurité, à nos soldats. Si après enquête faite, on constate que la chose est impossible, alors le ministère devra cesser d'acheter ces armes et de les utiliser.

M. WORTHINGTON : Le ministre n'a peut-être pas bien saisi le sens de ma motion. Je n'ai nullement voulu déprécier le fusil Ross. S'il a été commis quelque injustice à l'égard du fusil Ross ou envers la compagnie de fabrication du fusil Ross, cette injustice a été perpétrée, non pas au cours du débat, cet après-midi, mais par le ministère de la Milice, en délivrant prématurément aux troupes canadiennes un fusil dont on n'avait pas encore fait l'essai voulu. Le ministre a invoqué le témoignage de la commission qui a examiné ce fusil et dont le rapport figure au volume des débats de 1906, page 340. Au nombre de ces commissaires était le major général, Monsieur l'Orateur, le rapport d'un major général à l'égard d'un fusil ne s'impose pas plus à mon approbation que celui du caporal Smith sur l'équipe de tireurs de Bisley.

Dans cette commission figure un autre colonel, ancien président de la société de tir au fusil, un excellent militaire, sans doute. Le troisième commissaire est le surintendant de l'arsenal fédéral. Ces commissaires déclarent tous dans leur rapport que le fusil en question est une assez bonne arme, mais avec cette restriction : que sir Charles Ross apporte à cette arme certains perfectionnements. Je tiens à savoir si cette commission s'est réunie et a dressé un rapport sur le fusil Ross, depuis qu'on l'a perfectionné Je vois qu'on a substitué à un de ces commissaires le nom d'un autre militaire qui est sous-aide de l'adjudant général de la milice. Je ne saurais dire si c'est " le fabricant de canons à l'usage des amateurs athlètes "; seulement, je conseillerais au ministre de ne prendre à cet égard l'avis ni des sapeurs, ni des canonniers, ni des artilleurs de marine, mais de soumettre le fusil en question à une épreuve sérieuse et pratique qui réduira au silence d'une façon définitive les critiques hostiles du public ou apportera à cette arme les perfectionnements de nature à parer à toute critique, à l'avenir.

Le ministre s'est longuement étendu sur les imperfections du fusil Lee-Enfield. Il nous a fait un pathétique récit de l'explosion de l'arsenal où se fabriquaient ces fusils. Je dois déclarer qu'à trois reprises différentes, j'ai servi sous les drapeaux et dans deux de ces campagnes, on s'est servi uniquement du fusil Lee-Enfield et jamais je n'ai entendu parler d'accidents comme celui relaté par le ministre. Il ajoute qu'il n'y a jamais eu de fusil parfait, que chaque arme a ses défectuosités et que la chose est inévitable. J'en conviens, ces accidents doivent fatalement se produire, mais j'espère que le ministère, à l'avenir, ne distribuera plus aux miliciens canadiens des fusils aussi défectueux.

M. DANIEL.

(On adopte la motion).

La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

VOIES FLUVIALES INTERNATIONALES—NIAGARA.

M. LANCASTER : Je demande le dépôt:

De tous décrets du conseil, rapports, correspondance et télégrammes, depuis le 1er janvier 1901 jusqu'à date, touchant les intérêts du Canada dans la délimitation des frontières entre le Canada et les Etats-Unis aux chutes Niagara, et aussi au sujet des eaux limitrophes de la rivière Niagara, dont, par décret du conseil, la solution a été laissée au jugement de la commission internationale des voies fluviales internationales.

Je dois déclarer, au début, monsieur l'Orateur, que dans les quelques observations que je veux présenter à la Chambre, je ne m'inspirerai que de l'intérêt du pays, me dépouillant de tout esprit de parti, sans chercher à me livrer aux récriminations soit contre le Gouvernement soit contre un comité ou une commission quelconque créée par le Gouvernement. Mon seul et unique objectif, c'est de rappeler aux députés certains faits dont il importe de tenir compte, si l'on tient à s'épargner, à l'avenir, de cuisants mais impuissants regrets. En adressant la parole à la Chambre ce soir, je me flatte de l'espoir que je pourrai réussir à empêcher la Chambre de prendre une initiative qu'elle pourrait regretter plus tard. Au cours de la session dernière, il a été déposé, sur le bureau de cette Chambre, un document intitulé : "Rapport de la commission des voies fluviales internationales, sur les conditions relatives à la cataracte de Niagara et sur les propositions de la commission se rattachant à cette question." Voici le texte du paragraphe 3 de ce rapport :

La commission par conséquent, propose que ce détournement, à l'exclusion de l'eau nécessaire aux usages domestiques, ou au service des écluses dans la navigation sur les canaux, soit limitée, du côté du Canada, à 36,000 pieds cubes par seconde, et du côté des Etats-Unis, à 18,500 pieds cubes par seconde, et en outre, qu'une dérivation pour les usages hygiéniques, ne devant pas dépasser 10,000 pieds cubes par seconde, soit autorisée par le canal de drainage de Chicago, et qu'un traite ou une loi soit adoptée, limitant ces dérivations aux quantités mentionnées.

Les députés le savent sans doute, je représente ici un des deux comtés-frontières sur la rivière Niaraga, le comté de Lincoln, l'autre comté étant celui de Welland. Il est donc tout naturel que mes collègues s'attendent à ce que, à titre de représentant de pareil collège électoral, je les éclaire sur des questions que j'ai été tout spécialement en lieu d'étudier. Si je gardais le silence, la

Chambre en pourrait conclure qu'il ne se passe rien dans cette contrée qui soit digne de l'attention des députés. Voilà le mobile auquel j'obéis en soulevant ce débat. Je suis Canadien, avant tout. Je ne veux pas qu'on infère de mes paroles que le Gouvernement ne fait pas son devoir, dans la mesure de ses lumières, ou que la commission ne s'acquitte pas fidèlement de sa mission, dans la mesure de ses forces et de ses pouvoirs.

A titre de représentant de ce comté, j'ai été en situation de me renseigner à fond sur les événements survenus, au cours de ces années dernières dans la contrée située sur le parcours de la frontière internationale. Je manquerais à mon devoir, si je n'éclairais pas le Parlement et mes collègues sur les faits venus à ma connaissance. D'après le texte du rapport que j'ai lu, la commission des eaux fluviales internationales a l'intention de proposer l'adoption d'un traité ou d'une loi qui accorderait aux Etats-Unis 28,500 pieds cubes d'eau par seconde, et au Canada 36,000 pieds. En d'autres termes, elle propose d'accorder aux Etats-Unis plus de 7.16 du débit du Niagara et au Canada moins de 9.16. En poussant plus loin mes recherches, j'ai trouvé le rapport sommaire de M. Spencer, à qui le Gouvernement avait confié la mission d'examiner la rivière Niagara et de dresser un rapport à cet égard. Voici ce qu'il dit :

> Il faut ajouter que la force hydraulique qui a passé sur les chutes, durant la phase du débit maximum des crues, mai 1905, a atteint 267,000 pieds cubes par seconde; et durant l'époque du débit minimum ou étiage, la décharge est tombée à 164,000 pieds cubes par seconde. Ces chiffres correspondent à 4,900,000 chevaux-vapeur pour le débit le plus élevé et à 3,021,000 chevaux-vapeur pour février. Mais la totalité du débit de la rivière entre les deux lacs doublera ce chiffre.

En outre, page 88 du document parlementaire, qui est la deuxième page de ces rapports :

> Moins d'un dixième de la décharge totale du Niagara passe sur les chutes américaines, descendant par le chenal canadien, entre l'île aux Chèvres et le parc de la reine Victoria.

Ayant cette information sous les yeux, à titre de membre de cette Chambre, il était naturel que je voulusse étudier à la lumière de ces renseignements les rumeurs en circulation dans la contrée que j'habite, à savoir : que le gouvernement des Etats-Unis avait bien soigneusement défini la ligne-frontière et précipitait la marche des choses, tandis que la commission des voies fluviales ne tenait guère compte, dans le marché qu'elle était en train de conclure, de la quantité d'eau coulant de chaque côté de la ligne-frontière. Que devais-je faire ? Je me rendis sur les lieux et consultai M. Spencer. Il m'informa que la quantité d'eau passant par les chutes était, alors, de 90 à 93 p. 100, de notre côté de la ligne-frontière, et seulement de 7 à 10 p. 100 du côté des Etats-Unis.

Il s'agit ici du débit qui s'effectue par la cataracte de Niagara, proprement dite. On le sait, il existe une autre cataracte, en amont de la rivière, où il y a une prise d'eau pour la production de l'énergie. A ce point, comme M. Spencer m'en informa, les pour-cent sont de 20 à 25 du côté américain de la ligne-frontière et de 75 à 80, du côté canadien. Ainsi, d'après le débit de l'eau, le Canada a droit à une proportion de 75 à 80 p. 100. En d'autres termes, les Etats-Unis auraient droit à la moitié de ce que la commission des eaux internationales propose de leur accorder, et le Canada aurait droit à un tiers de plus qu'on ne propose de lui donner, c'est-à-dire que le Canada a droit à 12.16, tandis qu'il n'obtient que 9.16, soit les trois quarts de ce qui lui revient légitimement, tandis que les Etats-Unis obtiennent 7.16, au lieu de 3½.16, soit le double de la quantité à laquelle ils ont droit. M. pencer m'a dit qu'il avait annexé à son rapport une carte indiquant le tracé de la ligne-frontière. Cette carte ne se trouvant pas annexée à l'exemplaire du rapport que j'ai reçu, j'écrivis au ministère à Ottawa et on me transmit par la poste un exemplaire de la carte en question. Je la reçus en octobre dernier. Un coup d'œil jeté sur cette carte, indique le tracé de la ligne-frontière, bien à l'est des chutes du Fer-à-cheval et tout près des chutes américaines. En pareilles circonstances, je cherchai tout naturellement à obtenir de nouvelles lumières. J'écrivis à M. Spencer lui demandant des renseignements. Sur les entrefaits, il était allé à Washington, où il demeure. Canadien, né en Nouvelle-Ecosse, il habite Washington, soit temporairement soit d'une façon permanente, je ne saurais dire. En novembre, il m'adressa la réponse que voici :

> 2019 Hillyer Place,
> Washington, D.C.,
> 5 novembre 1906.

Monsieur,—En réponse à votre demande relative à mon travail sur le Niagara, je dois vous dire que dans le rapport préliminaire de la commission des études géologiques du Canada pour 1905, il devrait figurer un précis que j'ai écrit sur le recul des chutes avec une carte indiquant aussi le tracé approximatif de la ligne-frontière. En septembre j'ai fait un tracé plus exact de la ligne, aux chutes, tracé qui se trouve indiqué dans un exemplaire de la carte ci-incluse. Je n'ai pas encore reçu d'exemplaire du rapport. Sauf la carte publiée par la commission des phares (Etats-Unis), je ne connais pas de carte indiquant avec exactitude la frontière, approximativement; de là viennent les opinions énoncées qui ont cours au sujet de la propriété des chutes.

Quant aux renseignements que vous demandez à l'égard de divers aspects de la question d'énergie, du volume du débit, et des effets de la dérivation sur les chutes, etc., je dois vous dire que ces questions sont bien étudiées dans mon rapport, plusieurs aspects de ces problèmes n'ayant été élucidés que récemment. Les résultats jettent beaucoup de lumière sur la

question et sur plusieurs points différant sensiblement des opinions en vogue. J'ai réussi à relever les sondes sous les chutes et dans toute l'étendue de la gorge. Ces points et autres importantes découvertes sont indiqués sur la carte n° 926 qui devrait être imprimée. Mais le manuscrit du rapport principal se trouve encore entre mes mains, et cela pour des raisons que le ministère pourra vous indiquer.

Sur cette carte que M. Spencer m'a transmise et qui est un exemplaire de la carte imprimée obtenue du ministère, il a indiqué à l'encre rouge la direction suivie par l'eau et sa profondeur, de chaque côté de la ligne-frontière internationale. Entre autres choses, il indique sur cette carte l'existence d'une lisière de roche presque entièrement dénudée, aujourd'hui, du côté est des chutes du Fer-à-cheval ou de la cataracte canadienne, se dirigeant vers l'est, jusqu'à la frontière internationale ; et il ajoute que si les commissaires actuels sont autorisés à utiliser cette eau, dans un an ou deux la roche sera entièrement dénudée, et cette roche se trouve en territoire canadien. La Chambre le voit, non seulement il y a 80 ou 90 p. 100 de l'eau, de notre côté de la ligne-frontière, mais, comme le fait observer M. Spencer, si on utilise les privilèges actuels, il y aura de la terre ferme, de l'autre côté du Fer-à-cheval, entre le Canada et la ligne-frontière-américaine, terre que nous pourrons utiliser à notre guise, comme une barricade, si l'on veut, contre les Etats-Unis, à l'égard de ces chutes. Certaines personnes, je le sais, font montre de sentimentalité à l'endroit de la beauté du paysage.

Nos voisins, les Américains, je le sais, tiennent à conserver la beauté de ces chutes; mais je fais observer à la Chambre que seuls nous avons le pouvoir de détruire la beauté du paysage. Ainsi, bien que nous soyons disposés à rendre justice aux Américains, il ne faut rien leur céder de ce qui nous appartient ; car nous avons non seulement le droit de tenir à notre droit, mais nous pourrions leur créer des embarras, s'ils s'avisaient de refuser la justice qui nous est due.

Dans le désir d'obtenir de nouvelles lumières, au commencement de la session, je posai plusieurs questions au Gouvernement. Le 3 décembre, je demandai :

1. A-t-il été imprimé ou gravé, par quelque département de l'Etat, des exemplaires d'une certaine carte dressée par M. J. W. Spencer, et annexée à un rapport sur le recul des chutes Niagara?

2. Dans l'affirmative, combien a-t-on commandé d'exemplaires?

3. Pourquoi la carte n'a-t-elle pas été annexée au rapport sommaire de la commission des études géologiques, de 1905?

Je ferai observer à la Chambre qu'à moins d'avoir cette carte sous les yeux, ou d'avoir visité les lieux, comme je l'ai fait, il est impossible de se former une idée précise de la situation. A la simple lecture du rapport, un étranger à cette localité ne saurait jamais se rendre compte des choses. Voici la réponse apportée par le ministre du Revenu de l'intérieur :

1. Oui.
2. 5,550.
3. La carte devait être annexée au rapport de M. J. W. Spencer mais il ne nous a pas encore transmis son manuscrit.

Evidemment, il doit y avoir malentendu quelque part dans les bureaux. M. Spencer a dressé un précis de son rapport, qui a été imprimé et publié, l'année dernière. En voici un exemplaire. Il dit, dans sa lettre, qu'il a transmis cette carte annexée au rapport, et le ministre du Revenu de l'intérieur tenant ce renseignement, je suppose, de quelque fonctionnaire de la commission des études géologiques dit que le manuscrit n'a pas été reçu et que, par conséquent, la carte n'a pas été imprimée. Telle était la situation, au 3 décembre ; telle, la réponse apportée à ma question.

Je rencontrai de nouveau M. Spencer, au cours des vacances de Noël, et je pris note de ses paroles. Il me dit qu'il existait quelque difficulté entre lui et M. Low, chef du service géologique, au sujet de son œuvre ainsi que sur la forme et le fond de son rapport. Ce rapport, ajouterai-je, donne scientifiquement et sous la meilleure forme possible les renseignements que j'ai fournis à la Chambre ce soir et dont je garantis l'exactitude. Voici le but visé par ma motion : obtenir le dépôt des documents compris dans la motion ; prendre les moyens d'obtenir de M. Spencer qu'il transmette son rapport, à aussi brève échéance que possible ; enfin, s'il s'est produit entre M. Low et M. Spencer quelque froissement, tâcher de le faire disparaître, afin que la Chambre obtienne ce rapport qui jettera la lumière sur la situation et donnera les renseignements les plus circonstanciés, à un point de vue scientifique. Le 5 décembre, je posai une nouvelle question :

1. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour s'assurer du volume d'eau qui est débité tant du côté canadien que du côté américain des chutes de Niagara?

2. Quelles mesures le Gouvernement ou les membres canadiens de la commission des eaux fluviales internationales ont-ils prises pour faire établir devant la commission la preuve relative à la proportion respective du débit des eaux du côté canadien et du côté américain?

3. Le Gouvernement sait-il que la solution de cette question est de la plus haute importance en ce qui concerne les délibérations et les conclusions de ladite commission?

4. Le Gouvernement a-t-il quelque donnée sur la proportion des eaux débitées aux chutes de Niagara qui appartient au Canada et aux Etats-Unis, respectivement, dans l'état actuel des choses? Dans l'affirmative, quelle est cette proportion?

Voici la réponse apportée par le Gouvernement :

1, 2 et 4. Quant aux quantités d'eau qui passent par les chutes Niagara, tant du côté amé-

ricain que du côté canadien de la ligne frontière internationale respectivement, on ne saurait les déterminer par le mesurage.

Ces quantités ont été l'objet de diverses appréciations de la part d'ingénieurs-hydrauliques qui ont étudié la question.

La commission internationale des cours d'eau limitrophes n'a pas jugé nécessaire de recueillir de preuve spéciale à cet égard; elle a adopté les chiffres du rapport de l'année des Etats-Unis, pour 1900, rapport qui, aux yeux de la commission, est assez exact pour lui permettre de déterminer l'usage de l'excédent d'eau utilisable pour la production de la force, après avoir pourvu à la conservation des beautés pittoresques des chutes.

3. Le Gouvernement sait parfaitement qu'il est de la plus haute importance de déterminer avec précision les quantités respectives d'eau, de chaque côté de la ligne frontière, si la chose est possible.

Je ne saisis pas bien le sens précis de ces réponses. Le Gouvernement admet qu'il serait utile de se procurer ces renseignements, si la chose est possible. Je ne sais trop si le Gouvernement entend dire par là que la chose est impossible. S'il en est ainsi, il se laisse trop influencer par la crainte de la dépense à effectuer ou par l'embarras de se procurer ces renseignements, car M. Spencer m'assure que, dans ce manuscrit, dont il est l'auteur et au sujet duquel il est en désaccord avec M. Low, figurent tous les renseignements en question. Voilà pourquoi, je le répète, la Chambre devrait, à tout prix, se procurer, à brève échéance, ce rapport de M. Spencer, afin d'obtenir les renseignements voulus sur la question, de la bouche même de ce savant, renseignements dont le Gouvernement reconnaît l'importance et l'urgence. Si j'ai posé ces questions, c'est que, à mes yeux, il est de haute importance de s'entourer de toutes les lumières voulues, avant de passer ce marché ; car le traité une fois conclu, on ne saurait le casser. Dans son rapport, la commission propose soit de faire un traité soit d'adopter une loi ; et si je gardais le silence, documenté que je suis sur la question, je m'estimerais seul digne de blâme, moi, citoyen de cette localité, pour n'avoir pas appelé l'attention du Parlement sur les renseignements que je possède. Le 13 décembre, je posai cette autre question :

1. Pourquoi le manuscrit du rapport de M. J. W. Spencer, mentionné par le ministre du Revenu de l'intérieur en répondant à une question le 3 décembre dernier, (page 445 des "Débats") n'a-t-il pas été reçu?

Voici la réponse :

Le Gouvernement a demandé plusieurs fois au Dr. Spencer de remettre le manuscrit de son rapport conformément aux conditions intervenues avec la commission des études géologiques, mais il ne l'a pas remis.

Je demandai alors :

2. Le Gouvernement a-t-il pris des moyens (autres que ceux indiqués par le Dr Spencer sur sa carte) pour déterminer la situation exacte de la ligne-frontière internationale aux chutes de Niagara?

Voici la réponse :

La ligne-frontière internationale aux chutes de Niagara a été établie par les commissaires nommés sous l'empire de l'article 6 du traité de Gand. Les commissaires firent rapport en 1822 et à ce rapport ils annexèrent des cartes sur une desquelles est indiquée la ligne-frontière internationale à l'endroit en question, et là demeure toujours la ligne-frontière.

Je demandai aussi :

Est-ce que la ligne-frontière indiquée par M. Spencer dans sa carte indiquant le recul des chutes, est son jugement définitif sur la question?

Et la réponse :

Nous l'ignorons.

Un mot à l'égard du traité de Gand qui a fixé la ligne frontière. Plus tard il intervint arrangement en vertu duquel l'île aux Chèvres, située en amont de la cataracte, fut cédée aux Etats-Unis qui donnèrent de l'eau, en retour. L'eau de la rivière Niagara fut donnée au Canada et la terre, dont tout le monde voulait, en 1819 et 1820, époque à laquelle on attachait peu de prix à l'eau, fut donnée aux Etats-Unis. Qu'on se donne la peine de relire le texte de cet arrangement, qui figure dans les compte rendus de la société historique d'Ontario, ouvrage qui se trouve, sans doute, à la bibliothèque, et on verra que les Etats-Unis indemnisèrent le Canada pour la cession de toute l'île aux Chèvres, au lieu d'une partie de cette île. Autrement, la ligne frontière aurait divisé l'île aux Chèvres, et le gouvernement des Etats-Unis indemnisa le Canada, en plaçant la ligne frontière là où M. Spencer affirme qu'elle doit passer et en cédant la grande masse de l'eau au Canada. L'inconvénient, c'est que les commissaires actuels semblent vouloir régler la question, sans comprendre la nécessité de bien constater où se trouve la ligne frontière. Voici un autre renseignement que je tiens à donner à la Chambre. Je savais que, dans les comtés de Welland et de Lincoln, au cours des deux étés derniers, les ingénieurs et les arpenteurs américains avaient fait des études, de notre côté de la rivière. Pourquoi? Dans quel but cherchaient-ils à découvrir les anciennes bornes ? C'était afin de constater où passe actuellement la ligne frontière; car elle se trouve à une certaine distance de chaque rive, telle qu'existait cette rive en 1820 et en 1822. Les roches, de chaque côté, ont reculé et la ligne du rivage s'est modifiée. Dans certains endroits, elle a reculé de plusieurs pieds, tandis qu'en d'autres endroits, elle est demeurée presque stationnaire. En suivant les berges de la rivière, on rencontre dans les précipices de chaque côté des goulets créés par la chute des roches. Eh bien ! les ingénieurs américains ont découvert l'endroit où passait la ligne du rivage, à l'époque où fut négocié le traité de Gand et ils ont aussi constaté sa situation actuelle. Ils savent où se trouve cette frontière internationale, mais

ils ont bien soin de ne pas souffler mot de la chose. On n'y fait nullement attention et les commissaires américains gardent le silence à cet égard. Mais à coup sûr, c'est là un facteur fort important dans la détermination de nos droits. Si nous continuons à faire preuve de cette suprême indifférence, nous nous réveillerons probablement de notre léthargie, dans cinq ou dix ans, et nous regretterons alors amèrement de n'avoir pas fait les recherches voulues, en temps utile.

Nous nous demanderons alors comment il se fait que nous n'ayons pas pris les précautions ordinaires pour nous assurer de la situation de la ligne frontière, avant de négocier un traité ou d'adopter une loi tendant à confirmer ce traité. Le Gouvernement a bien déclaré qu'à son avis, il importe de bien définir cette ligne frontière; mais, d'un autre côté, les commissaires auxquels le Gouvernement a confié la mission d'étudier cette question vont jusqu'à formuler une proposition portant confirmation d'un certain accord et sa transformation en traité, et cela sans avoir étudié la question. C'est à bon droit que le Gouvernement déclare qu'il faut d'abord savoir avec précision où passe la ligne frontière internationale, avant de conclure de traité ; mais si je n'appelais pas l'attention du Parlement sur la question et qu'on négociât un traité ou qu'on adoptât une loi tendant à confirmer ce traité, comme l'a proposé, l'année dernière, la commission des voies fluviales internationales, nous constaterions trop tard que les Américains ont obtenu deux fois autant d'eau qu'ils ont droit d'en avoir, et que les Canadiens n'ont obtenu que les trois quarts de celle à laquelle ils ont droit. Il est donc de mon devoir d'appeler l'attention du Gouvernement et du Parlement sur l'urgence absolue d'obtenir, à brève échéance, le rapport de M. Spencer. Si nous constatons, alors, que nous avons droit à une plus forte proportion d'eau, de deux choses l'une ; ou bien nous obtiendrons ce qui nous est dû, ou bien on nous accordera une indemnité, de ce chef. Il y a nombre de marchés que le Canada peut passer à son propre bénéfice, avec les Etats-Unis, et si nous leur concédons quelques-uns de nos privilèges, nous avons droit à une indemnité, en retour de ce sacrifice. Si nous partageons également ou à peu près les eaux de la rivière Niagara avec les Etats-Unis, nous devrions obtenir quelque concession ou quelque avantage, en retour de cette concession. On a sans doute, transmis à M. Spencer, le compte rendu du débat qui s'est déroulé ici sur cette question ; car, de son propre mouvement, il m'a adressé, vers le 4 ou 5 janvier, la lettre dont je vais donner lecture. Elle m'a été adressée à Ottawa et de là à St-Catharines, au cours des vacances de Noël :

Washington, D. C., 2 janvier 1907.

M. E. A. Lancaster, M.P,

Monsieur,—On a appelé mon attention sur le compte rendu du débat qui s'est déroulé devant la Chambre des communes sur les questions relatives au travail sur les eaux du Niagara et la frontière internationale ainsi que sur les réponses apportées par le Gouvernement à ces questions, et j'ajoute que, dans ces réponses, on a fait erreur en déclarant que si le rapport n'a pas été fourni au Parlement, c'est sur moi qu'en retombe la responsabilité, parce que je n'aurais pas adhéré à mon engagement.

Ainsi il nie qu'il ait négligé de remplir son engagement.

Le travail a été suspendu, d'après le conseil de mon avocat, faute des ressources pécuniaires voulues pour poursuivre les travaux, vu qu'il m'était impossible de les compléter dans le délai prévu. Mais bien que les travaux aient été suspendus de cette façon, je les ai poursuivis, sous ma propre responsabilité jusqu'à leur complet parachèvement, au moment actuel.

Je ferai observer qu'il est heureux que le Gouvernement ait eu affaire, en pareille matière, à un homme comme M. Spencer.

Au cours de ces derniers mois, j'ai vérifié mon travail sur les lieux, y compris la ligne-frontière sur la carte de retrait et j'ai fourni les corrections de la grande carte déjà imprimée. La carte de retrait déjà imprimée, était destinée à être annexée au rapport préliminaire de 1905. Avant la revision, quelques-uns des résultats les plus importants n'avaient pas encore été établis; comme par exemple, la découverte d'un abaissement permanent du débit du lac, par suite de causes naturelles, avec la réduction correspondante à apporter au débit de la rivière consigné dans le rapport; en outre la quantité réelle d'eau du côté canadien de la frontière, et l'effet sur la navigation des lacs d'amont—résultats, sans la connaissance desquels, non seulement les droits du Canada péricliteraient mais les deux pays pourraient être victimes de graves inconvénients.

D'après mes instructions primitives, je devais dresser un rapport complet, que je viens de terminer. Depuis l'ouverture de la correspondance, je suis bien aise de le dire, il a été pris des mesures pour la publication de mon rapport, aussi rapidement que le département pourra expédier l'affaire.

Croyez-moi,

Votre obéissant serviteur,

J. W. SPENCER.

M. Spencer a bien voulu me transmettre une photographie que j'apprécie beaucoup et veux conserver, mais que je montrerai volontiers à ceux de mes collègues qui désireraient la voir. Il a marqué à l'encre rouge cette lisière de rocher s'étendant à l'est et à l'ouest de la frontière internationale jusqu'à l'extrémité de la cataracte du Fer-à-cheval, rocher qui, dit-il, sera mis à nu, si on utilise les privilèges actuels. De temps à autre, il m'a fourni des renseignements dont j'ai pris note. Le rapport de l'armée des Etats-Unis de 1900, dit-il, est basé sur des mesurages effectués, de 1898 à 1900, dans leurs relations avec le niveau quotidien du lac Erié. Dans ces calculs, on est revenu en arrière jusqu'en 1860, et il ajoute que, tout à coup vers 1890, le niveau du lac

s'est abaissé d'environ un pied ; qu'il ne s'est jamais élevé à la même hauteur depuis cette époque ; que, par conséquent, on n'a pas tenu compte de cet abaissement d'un pied pour les fluctuations antérieures à 1890, d'où il résulte que dans les calculs établis par la commission des eaux fluviales internationales, il y a une erreur en trop de 18,000 pieds cubes d'eau par seconde, équivalant à une erreur en trop de 400,000 chevaux-vapeur, soit encore l'équivalant de toute la quantité que la convention projetée accorderait au Canada.

M. Spencer m'a signalé ces faits et sans doute ils figureront dans le rapport circonstancié qui sera publié. Voilà ce qu'on m'a déclaré verbalement en ma qualité de représentant du peuple canadien au Parlement. Je le répète, le Gouvernement ne saurait avoir fait choix d'un homme plus habile que M. Spencer. Voilà nombre d'années que la renommée de sa haute réputation était parvenue à mes oreilles ; il a parcouru la plus grande partie du globe, ayant été chargé de travaux de recherches et de missions comme celle qu'il a remplie ici, par les gouvernements de divers pays ; car seuls les gouvernements peuvent utiliser les services d'un savant de cette force. Il me dit qu'il a cherché au moyen des sondes, des forets, et des niveaux, et autres instruments à vérifier les points réels jadis établis. Il dit avoir déterminé par l'hydraulique la crue de la rivière ; il a fait des recherches sur les résultats de ces mesurages, et sur la vélocité et les variations du débit ; il a recherché la cause des fluctuations du lac et a établi la distinction entre les fluctuations dues à la chute de la pluie et celle provenant de l'abaissement des décharges du lac. Il a fait observer, dans une lettre, que les estimations de l'état-major des Etats-Unis que le gouvernement canadien a acceptées de confiance sont absolument erronées, au moins sur un point. Le Gouvernement est en voie de se créer des embarras, comme ceux suscités par l'affaire de la frontière de l'Alaska, si la commission des voies fluviales ne fait pas preuve de plus de discernement dans le choix de ses sources d'information. Le Gouvernement, à mon avis, a eu tort de s'autoriser du rapport de l'état-major des Etats-Unis de l'époque en question, sans se demander si les conditions ne se sont pas modifiées depuis cette époque. Dans son désir de faire un arrangement avec les Etats-Unis, la commission internationale a accepté le rapport de l'état-major des Etats-Unis sur cette question. Je le répète, il importe de contrôler soigneusement ce rapport, de l'examiner et de le critiquer de fort près ; et cette tâche, il convient de la confier à un homme comme M. Spencer employé dans ce but par le gouvernement canadien. Avant d'adopter ces rapports, il aurait fallu les faire vérifier par la commission chargée par le Gouvernement d'étudier la question et de nous faire bénéficier de ses lumières sur la confection d'un traité se rattachant à cette affaire.

Le peuple canadien serait en bon lieu de me censurer, s'il savait que, documenté comme je le suis sur cette question, j'ai gardé le silence et autorisé, par là, la confection d'un traité basé sur des renseignements absolument faux, comme ceux qui figurent dans le rapport de l'état-major des Etats-Unis ainsi que j'ai pu le constater, grâce aux informations de M. Spencer. M. Spencer ajoute que le régime des lacs est influencé par l'enlèvement d'une forte proportion des eaux par les exploitants d'énergie électrique et il ajoute que, dans son nouveau rapport, il montrera dans quelle mesure cela se fait et quelles conséquences il en découlera pour la cataracte, tant du côté canadien que du côté américain, ce qui nécessite la détermination exacte de la ligne frontière. M. Spencer dit, en outre, que, dans la localité, il est de notoriété publique que les fonctionnaires des Etats-Unis ont fait des mesurages, pendant tout le cours de l'été, posant des jalons de chaque côté de la rivière aussi qu'entre la rivière et une distance d'un mille et demi à l'intérieur, du côté canadien ; prenant note de tout chemin latéral, de la situation des maisons d'habitation et des anciennes bornes, comme s'il s'agissait de dresser une carte militaire. Or, on le sait, ils n'ont point d'intérêt à dresser une carte militaire de notre territoire ; tout ce qu'ils veulent, c'est de faire un tracé exact de la ligne frontière. Ils y ont, sans doute, réussi ; car ils ont consacré deux étés à cette tâche. M. Spencer affirme avoir fait le tracé de cette ligne, et il a constaté que les Etats-Unis n'ont droit qu'à une fort minimime proportion de l'eau, relativement à la ligne frontière. M. Spencer a dressé deux cartes, une grande et une petite; et le rapport de l'état-major des Etats-Unis date de 1900. Apparemment, la commission des voies fluviales internationales ignorait l'existence de ces cartes et elle a adopté le rapport placé sous ses yeux par les autorités américaines. M. Spencer ajoute qu'il existe aussi des cartes dressés aux Etats-Unis et que ces cartes et rapports ne concordent point. Je ne veux rien dire de dérogatoire aux Américains ; je ne cherche nullement à insinuer qu'ils ont en leur possession deux documents dissimilaires dont ils se servent, tantôt pour un but, tantôt dans un autre but ; mais M. Spencer déclare qu'il existe deux cartes et rapports de l'état-major des Etats-Unis pour cette année, et le Gouvernement nous dit que la commission a basé son rapport sur celui de cette année.

Or, sur quelle carte ou sur quel rapport la commission s'est-elle appuyée ? Voilà pourquoi il importe de temporiser quelque peu et d'avertir la commission de se reposer quelque temps ; contentons-nous, pour le moment, de suspendre les travaux de la commission, en attendant que M. Spencer nous transmette son rapport qui nous donnera une notion précise de nos droits ; puis, si nous sacrifions ces droits, nous le ferons en con-

naissance de cause, dans l'espoir que les Etats-Unis nous feront, un jour, quelque concession, comme équivalent. M. Spencer dit que les deux rapports les plus importants sont ceux de 1903 et de 1904, dressés par le gouvernement des Etats-Unis. Pourquoi le gouvernement des Etats-Unis a-t-il fourni à la commission des voies fluviales internationales un des rapports de 1900, alors qu'il existe deux rapports plus exacts, ceux de 1903 et de 1904 ? Il faut féliciter le Gouvernement de s'être assuré les services d'un homme comme M. Spencer qui, en dépit de son différend avec M. Low, son supérieur, fait toujours preuve de loyauté envers le gouvernement qui l'emploie. Son supérieur veut publier le rapport de M. Spencer et le modifier, chose qui me semble peu convenable. Mes sympathies sont acquises à M. Spencer.

Je ne voudrais jamais faire la leçon à un témoin; c'est à lui à faire sa déclaration pour laquelle il est responsable et je ne vois pas pourquoi on ne permettrait pas à M. Spencer de s'expliquer. Il agit loyalement et dit : " Je m'adresserai au député de la localité que cette question intéresse." Il s'est adressé à moi et après lui avoir fourni tous les renseignements en mon pouvoir je considérai que ma responsabilité est à l'abri.

Il y a deux autres rapports militaires postérieurs à celui que mentionne la commission des eaux limitrophes dans son rapport. Il y a celui de 1903 et celui de 1904. M. Spencer prétend que l'un et l'autre de ces rapports sont plus exacts que celui de la commission et il en donne la raison. Les commissaires indiquent le volume d'eau aux chutes, après 1900 et avant 1903, mais l'effet ne s'est fait complètement sentir qu'après 1904 et c'est en 1904 que le gouvernement américain a fait préparer un rapport pour indiquer quelle serait la différence. Sans savoir comment la nouvelle frontière affectera le Canada, il reste acquis que nous renonçons à 1,800,000 chevaux-vapeur, et que les Etats-Unis ne renoncent qu'à 200,000. D'après les chiffres et d'après ce que me dit M. Spencer, les Etats-Unis renoncent à un neuvième de ce à quoi nous renonçons et ils n'avaient droit qu'à trois ou quatre seizièmes du tout, pendant que nous avons droit à douze seizièmes. De plus les Etats-Unis ont fait des études complètes et ont constaté que le détournement des eaux abaissera le niveau des lacs Erié, Michigan et Huron de deux à trois pieds, ce qui affectera le canal Welland et les ports des lacs d'en haut. La commission des eaux limitrophes peut savoir ou ignorer ces choses, mais M. Spencer les affirme.

Nous avons appris dernièrement par les journaux que les Etats-Unis insistent sur le règlement de toutes les questions pendantes entre les deux pays. D'après ce que je connais de la manière de procéder des Etats-Unis je puis dire que lorsqu'ils croient tenir leur adversaire, ils ne lui donnent guère le temps de la réflexion. Se pourrait-il qu'ils insistent sur un règlement immédiat de ces questions, dans la crainte que ces faits ne parviennent à notre connaissance et que nous ne soyons ensuite moins bien disposés à accepter un règlement sur ces bases? Quoi qu'il en soit, il n'y a aucun inconvénient à profiter des renseignements fournis par notre propre fonctionnaire, qui est aussi un savant et qui a reçu instruction d'étudier la question.

Puisque nous avons jugé à propos d'utiliser ses services, nous ne devrions rien conclure avant d'avoir son rapport en entier. Si, à la lecture de son rapport, on constate qu'il ne connaît pas la question, il sera encore temps d'effectuer un règlement, et cela vaudra mieux que de nous en laisser imposer un immédiatement par le gouvernement américain.

Nous ne devons pas renoncer à notre droit à la plus grande partie de cette énergie, et ce droit devrait être reconnu dans le règlement qui sera conclu. Je ne veux pas dire que la valeur en doit être évaluée en argent, mais notre proportion devra être plus forte que celle des Etats-Unis ou bien dans la convention à intervenir, il devra être stipulé que le Canada doit recevoir quelque chose, comme compensation.

Il y a deux autres faits importants qu'il ne faut pas perdre de vue. Ce sont les Etats-Unis qui se sont émus les premiers des dangers que ces entreprises faisaient courir à la beauté des chutes de Niagara. Le Canada, tout à son affaire, s'occupait à produire de l'énergie sur la rive canadienne. Tout à coup, les Etats-Unis—peut-être dans le but d'effectuer un règlement avant que nous nous soyons rendu compte de la situation—s'aperçurent que la beauté des chutes courait un danger.

A ce propos, M. Spencer m'a dit que le gouvernement américain avait fait faire des levés sur la frontière internationale pendant deux ans, bien que ce fait n'ait jamais été mentionné au cours des négociations. A mon sens, c'est là le deuxième point important que nous ne devons pas perdre de vue.

Après avoir constaté exactement la quantité d'eau à laquelle nous avons droit, les Etats-Unis n'en ont jamais soufflé mot. Pourquoi ? Si les résultats de leurs études leur avaient été favorables, ils les auraient certainement fait connaître. Ils sont excusables de s'attribuer la meilleure part, si nous les laissons faire. Je ne puis pas les blâmer, du moment qu'ils ne commettent pas de crime. Je ne leur reproche pas de ne pas étaler les preuves qui leur sont défavorables, mais je dis qu'il est très étrange qu'après avoir consacré deux ans à relever la frontière, ils n'aient pas fait savoir à la commission comment les eaux se trouvent partagées.

En terminant, je dis que nous ne voulons pas avoir à nous mordre les pouces encore une fois. Nous en avons eu assez de l'affaire des frontières de l'Alaska. C'est à nous de prendre nos précautions. C'est le but que

je me suis proposé en prenant la parole ce soir, pour que nous n'ayons pas à regretter plus tard les arrangements de 1906 ou 1907. Je cherche à prévenir une injustice. Tant que de nouvelles preuves ne viendront pas modifier ma manière de voir, je persisterai à croire qu'un déni de justice sera commis envers le Canada, si nous consentons à voter la loi recommandée dans le rapport de la commission qui a été déposé à la dernière session (document parlementaire 19-C). Mon principal, je dirai même mon seul but, est de retarder toute l'affaire jusqu'à ce que nous ayons le rapport de M. Spencer. Si ce rapport contient des révélations étonnantes, qu'on prennent des renseignements et qu'on tire les choses au clair. Même s'il était prouvé que tout ce que j'ai dit n'est que des lubies, personne ne s'en portera plus mal. Je n'ai fait qu'exposer à la Chambre ce que je crois être la vraie situation. D'après ce que me dit M. Spencer et d'après les documents publiés, je considère que si le rapport de la commission est adopté, nous nous en repentirons avant quelques années, comme cela est arrivé pour les frontières de l'Alaska. J'ai peut-être abusé de la patience de la Chambre, mais mon excuse est dans l'importance du sujet traité.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois aucune objection à l'adoption de la proposition de l'honorable député (M. Lancaster) ; mais je crois que je ne lui rendrais pas justice si je bornais là mes remarques. J'aimerais à connaître au juste le but qu'il se propose d'atteindre, en présentant cette motion. Si j'ai bien compris, il désire surtout mettre sous les yeux du Parlement un rapport de M. Spencer que ce dernier a d'abord présenté à M. Low, le chef du bureau géologique et que ce dernier a refusé d'accepter. Si j'ai bien saisi le sens des remarques de mon honorable ami, M. Low et M. Spencer ne sont pas d'accord sur la nature de ce rapport. Je ne suis pas prêt à dire lequel a raison, ou lequel a tort, mais si le but que se propose l'honorable député est de faire déposer le rapport de M. Spencer sur le bureau de la Chambre, je ne crois pas qu'il y arrive avec cette motion. Il demande que la Chambre oblige le Gouvernement à déposer les documents qui sont actuellement dans ses archives.

Copie de tous décrets, rapports, correspondances et télégrammes, depuis le 1er janvier 1901 jusqu'à cette date, touchant les intérêts du Canada dans la délimitation des frontières entre le Canada et les Etats-Unis aux chutes Niagara, et aussi au sujet des eaux de la rivière Niagara, dont, par un décret du conseil, la solution a été laissée au jugement de la commission internationale des eaux limitrophes.

Jusque-là, c'est très bien. Tous les décrets en conseil, tous les rapports, etc., que nous avons seront déposés. Si le rapport de M. Spencer est dans nos archives, il le sera aussi, mais si nous ne l'avons pas, cet ordre de la Chambre ne pourra pas en assurer le dépôt. Il est possible que ce rapport soit utile ou nécessare ; il est possible aussi que M. Low doive recevoir ordre de l'accepter ; ce sont des points sur lesquels je ne me prononce pas en ce moment. Si l'honorable député (M. Lancaster) désire le dépôt de ce rapport que M. Low a refusé de recevoir, il devra s'y prendre autrement pour l'obtenir. Je ne puis pas me prononcer sur la question de savoir si ce rapport est nécessaire, et mon honorable ami lui-même est incapable de dire si M. Low a eu raison ou tort de le refuser.

Si j'ai bien saisi le sens des remarques de l'honorable député, il voudrait aussi qu'aucune décision ne soit prise au sujet du rapport de la commission des eaux limitrophes qui fait certaines propositions à la Chambre. Entre autres choses, ce rapport conseille qu'une convention fixe et détermine immédiatement la quantité d'eau qui pourra être détournée de la rivière Niagara. Je n'ai pas présentes à la mémoire les quantités exactes mentionnées par mon honorable ami, mais cela n'a pas d'importance, pour les besoins de la discussion. Dans tous les cas, il admettra que la proposition, ou plutôt le conseil de la commission est très sage, de demander qu'un traité soit conclu entre les Etats-Unis et l'Angleterre pour limiter la quantité d'eau qui pourra être détournée du lit principal de la rivière Niagara.

M. LANCASTER : Par chaque pays.

Sir WILFRID LAURIER : Par chacune des parties contractantes. Sur ce point, il ne peut pas y avoir divergence d'opinion. Au point de vue de la beauté du spectacle, ou à tout autre point de vue, il est très important de déterminer immédiatement la quantité d'eau qui pourra être détournée, pour qu'on sache où on en est et empêcher les deux pays de détourner l'eau *ad libitum*.

Mais la grande objection de mon honorable ami c'est que la commission, en imposant ces restrictions, a aussi entrepris d'assigner la part de chacun et que ce partage est injuste envers le Canada. Dans le moment, je ne suis pas prêt à exprimer une opinion sur ce point ; je ferai simplement observer à mon honorable ami qu'il n'entre pas dans les attributions de la commission de décider quoi que ce soit, d'une manière définitive. Elle ne peut que faire un rapport sur lequel les Etats-Unis et le Canada auront à se prononcer. Lorsque nous serons appelés à délibérer sur ce rapport, il sera temps de fixer la nature des instructions à donner à la commission et de dire si nous acceptons ou repoussons ses conclusions quant au partage.

L'honorable député (M. Lancaster) considère que le partage proposé ne rend pas justice au Canada, et qu'il ne nous donne pas la proportion d'énergie à la quelle nous avons droit, d'après la quantité d'eau qui coule de notre côté de la frontière, comparée à la quantité qui coule de l'autre côté. La commission propose que sept seizièmes soient alloués aux Etats-Unis et neuf

seizièmes au Canada. Il prétend que cela n'est pas suffisant et que si nous consentons à cet arrangement nous devons exiger une compensation quelconque, soit sous forme d'une cession de territoire, soit sous forme d'avantages commerciaux ou autres.

A mon avis, ce n'est pas ainsi que nous devons procéder. En dehors de toute commission, je crois depuis longtemps qu'il est important de régler définitivement entre les deux pays, la question du partage des eaux, depuis le détroit de Puget jusqu'au fleuve Saint-Jean. A beaucoup d'endroits les intérêts du Canada et ceux des Etats-Unis viennent en conflit. Sur la rivière du Sault Sainte-Marie, les Canadiens d'un côté et les Américains de l'autre, ont de grands intérêts en conflit, et si, au moyen de la présente commission, nous pouvons régler tous ces différends, pour ma part, je ne serais pas opposé à l'idée d'accepter ou d'offrir des compensations, ici ou là.

Je considère que c'est la meilleure manière de régler cette question et je demande à mon honorable ami d'étudier sérieusement ce côté de l'affaire. Je ne crois pas qu'il soit possible actuellement, ou en aucun autre temps, d'obtenir des Etats-Unis des concessions commerciales, à titre de compensation. Nous en avons demandé long Nous y avons renoncé depuis nombre d'années. Nous ne nous soucions plus d'en avoir. nous soucions plus d'en avoir.

Il y a eu un temps où nous aurions donné beaucoup pour obtenir des concessions commerciales de nos voisins ; ils ont jugé à propos de nous les refuser, et nous ne nous en sommes pas trop mal trouvés. A l'heure qu'il est, nous n'attendons rien de ce côté. Je ne crois pas non plus que nous puissions obtenir une cession territoriale, mais si par un moyen quelconque nous pouvions réussir à régler tous les différends au Sault-Sainte-Marie, à la rivière à la Pluie, sur le fleuve Fraser, à Niagara et sur le fleuve Saint-Jean, je crois que nous aurions fait pour le pays tout ce qu'il était possible de faire dans les circonstances.

M. R. L. BORDEN : Je n'entreprendrai pas de discuter au long une question au sujet de laquelle de nouveaux documents seront probablement déposés. Je croyais même que la commission des eaux limitrophes avait fait un nouveau rapport dernièrement.

Sir WILFRID LAURIER : Il a été déposé tout récemmment.

M. LANCASTER : Il ne concerne pas la rivière Niagara.

M. R. L. BORDEN : Non. Je n'ai pris la parole que pour dire que, s'il existe un rapport de M. Spencer, comme celui dont parle l'honorable député de Lincoln-et-Niagara, que si ce rapport a été fait par M. Spencer, en sa qualité de fonctionnaire de l'Etat, que s'il est basé sur des études sérieuses comme on l'a prétendu ce soir, ce serait commettre une injustice envers le pays que d'en priver le Parlement et le public, sous prétexte qu'il existe un malentendu entre M. Spencer et son supérieur hiérarchique. L'honorable premier ministre aurait dû faire cette réserve dans les explications qu'il vient de donner quant aux difficultés de se procurer ce rapport. D'après les renseignements fournis à l'honorable député de Lincoln, ce rapport affecte la base même sur laquelle reposent les travaux de la commission.

De plus, l'honorable premier ministre avance ce soir qu'il n'a aucun espoir d'obtenir des Etats-Unis des relations commerciales plus avantageuses. Ce n'est pas du tout sur ce ton qu'il chantait, il y a quelques années, et nous devons supposer qu'il y a de bonnes raisons à ce changement. Une des raisons qu'on a données, c'est que l'honorable premier ministre et ses amis, quand ils entreprirent de conclure des arrangements avec les diplomates et les hommes d'Etat américains, s'aperçurent que c'était une tâche moins facile que de critiquer ceux qui l'avaient entreprise avant eux. L'honorable premier ministre s'est convaincu qu'il ne pouvait arriver à aucune entente sans sacrifier ce qu'il considérait être les intérêts de son pays.

L'honorable député de Lincoln n'a eu d'autre but ce soir que de prévenir l'honorable premier ministre, afin que les arrangements qu'il pourrait faire concernant les eaux limitrophes, ne lui causent pas le même désappointement. Il me semble que la leçon qu'il a reçue lors de ses négociations antérieures avec les Etats-Unis devrait le rendre plus prudent à l'avenir. Il me semble aussi qu'un rapport comme celui dont parle mon honorable ami (M. Lancaster), qu'il soit ou non du goût du chef du département, devrait être déposé, pour que le Parlement et le pays en prennent connaissance et l'apprécient selon son mérite.

J'ignore les intentions du Gouvernement au sujet d'un règlement de ces questions avec le gouvernement des Etats-Unis, mais il fera bien de se hâter lentement, bien que j'admette avec l'honorable premier ministre qu'un règlement serait une excellente chose s'il est possible d'y arriver. Les besoins futurs du Canada nécessiteront peut-être d'énormes quantités d'eau, et c'est pourquoi le Gouvernement devra être très prudent dans tout arrangement qu'il pourra conclure au sujet du Niagara et de toutes les eaux limitrophes. Pour ma part, j'hésiterais à conclure un arrangement perpétuel ; je préférerais un arrangement temporaire d'un certain nombre d'années, et les changements qui surviendront d'ici là nécessiteront peut-être d'autres arrangements. Je n'en dirai pas davantage, et je termine en constatant que l'honorable député de Lincoln-et-Niagara n'a fait que son devoir en saisissant la Chambre de cette question.

L'honorable M. TEMPLEMAN : L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et l'honorable chef de l'opposition (M. Borden)

me paraissent être dans une erreur complète concernant le rapport de M. Spencer que le directeur du bureau géologique a refusé d'accepter. En répondant à une question de l'honorable député de Lincoln, il y a quelques semaines, j'ai dit, en effet, qu'on avait demandé à M. Spencer de préparer et de présenter un rapport, mais, qu'à cette date, il ne l'avait pas encore fait. Voici, autant que je me rappelle, ce qui a eu lieu : M. Spencer est un géologue éminent qui a fait longtemps partie du bureau géologique du Canada et qui réside actuellement aux Etats-Unis. Il fut chargé par l'ancien directeur du bureau de préparer des levés géologiques du Niagara et du territoire environnant, pour constater l'abaissement de la cataracte et l'érosion du rocher sous l'action de l'eau. Ces travaux durèrent longtemps et coûtèrent des sommes considérables. La cause de tout le différend entre le chef du bureau et M. Spencer c'est que ce dernier avait déjà touché une somme supérieure à celle qui avait été convenue et que le rapport n'avait jamais été présenté au département. M. Low prétendait, avec raison, que lorsque le rapport aurait été présenté, M. Spencer recevrait la totalité de la somme convenue. Ce serait être injuste envers M. Low de laisser passer les remarques de l'honorable chef de l'opposition sans donner ces explications. Autant que je sache, il n'y a pas eu de conflit entre M. Low et M. Spencer. J'ajouterai que M. Low étant allé à New-York pendant le congé de Noël, il y a rencontré M. Spencer, et qu'il a été convenu entre eux que M. Spencer compléterait son rapport et le présenterait au département.

Comme je l'ai expliqué, M. Spencer n'a pas été chargé de déterminer la frontière ; on lui avait simplement demandé une étude géologique destinée au bureau. Naturellement, les cartes qui devaient accompagner le rapport, indiqueraient les quantités d'eau passant par la chute. Nous désirons beaucoup avoir ce rapport et nous ferons tout en notre pouvoir pour nous le procurer. Un arrangement verbal a été conclu entre M. Low et M. Spencer relativement à la somme que ce dernier prétend lui être due et le rapport nous sera envoyé prochainement.

M. R. L. BORDEN : Je désire poser une question à l'honorable ministre. Il dit que M. Spencer n'a pas été chargé de relever la frontière internationale. Quelqu'un a-t-il été chargé de ce travail ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je n'en sais rien. Je ne parle que de ce qui concerne le bureau géologique. M. Spencer n'avait rien à faire avec la délimitation de la frontière. C'est M. King, du bureau astronomique et géographique, qui est chargé de tous les travaux concernant la délimitation des frontières au Canada.

M. STOCKTON : Tout le monde admettra qu'il est très important de savoir au juste où se trouve la frontière et si ce fonctionnaire canadien, au cours de ses études géologiques a pu se procurer des données exactes et positives concernant la frontière entre les deux pays, le Gouvernement a tout intérêt à se procurer son rapport et à le rendre public. D'après ce que vient de dire l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) je considère qu'il est facile de se procurer le rapport de M. Spencer et de le déposer en même temps que les autres documents que demande l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster).

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION POUR L'ABROGATION DES TRAITES SUR LE CABOTAGE.

M. J. B. BLACK propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour obtenir la révocation, en ce qui concerne le Canada, des privilèges de cabotage dont jouissent actuellement des pays étrangers en vertu d'un traité impérial ; et qu'à cette fin, il devrait entrer en négociations avec le gouvernement impérial en vue de faire abroger ou modifier ces traités.

—Monsieur l'Orateur, si j'avais su ce que je sais à présent, sur cette question, j'aurais probablement rédigé ma résolution autrement. Comme la plupart des membres de cette Chambre et la grande majorité de la population de la Nouvelle-Ecosse, je croyais que ces privilèges étaient garantis par des traités conclus par l'Angleterre avec certains autres pays comme la Norvège, la Suède, l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche, etc. Mais je n'ai pu découvrir aucun traité se rapportant à la question et un fonctionnaire du département m'informe qu'il n'en existe pas. J'ai constaté aussi que ces privilèges de cabotage sont conférés par des décrets que le Gouvernement peut révoquer à son gré. Dans ces conditions, je suis plus à l'aise pour discuter la question.

Elle est très importante pour les Provinces maritimes et surtout celle que j'ai l'honneur de représenter. Le trafic maritime est la principale industrie de cette partie du pays. Il y a quelques années, le Canada occupait le quatrième rang parmi les nations, par le nombre de ses navires, et la Nouvelle-Ecosse, proportion gardée de sa population, était le pays qui possédait le plus grand nombre de navires. Il y a quelques années à peine, le comté de Hants que j'ai l'honneur de représenter, occupait le premier rang, à l'exception, peut-être, du comité de Yarmouth. Nos navires sillonnaient toutes les mers ; les armateurs réalisaient des bénéfices considérables et la prospérité régnait dans toute la province. Ce trafic maritime profitait non seulement à notre prospérité matérielle, mais aussi à notre avancement intellectuel et religieux. L'argent provenant de cette industrie était libéralement employée à élever des écoles et des temples. Partout notre jeunesse recevait

une meilleure instruction et si la Nouvelle-Ecosse a pu envoyer ici des chefs de parti d'une habileté reconnue, je crois que nous le devons, en partie, à cette prospérité du trafic maritime.

Mais avec l'introduction de la vapeur et des navires en fer, tout cela est disparu. Au lieu d'occuper le quatrième rang, par le nombre de nos navires, nous sommes descendus au onzième, je crois. Et si le mouvement n'est pas enrayé, et si surtout, on ne met pas un frein aux entreprises des Norvégiens, nous descendrons bientôt au vingt-cinquième ou au centième rang.

Je répète qu'il est de la plus haute importance que nous ayons le monopole de notre trafic de cabotage et que notre marine marchande soit protégée et encouragée.

C'est un fait reconnu que notre population est, par atavisme, portée vers la mer. En dépit de la décadence de notre commerce maritime, les enfants de la Nouvelle-Ecosse continuent à fournir des marins aux navires du monde entier. Allez à Hong Kong et vous verrez que le maître du port est un Néo-Ecossais. Les capitaines des grands navires qui partent de New-York pour l'Amérique du sud sont des Néo-Ecossais. Au lieu de se livrer à d'autres occupations, nos compatriotes embrassent la carrière maritime. Mais ils sont tous prêts à revenir et à naviguer sur nos propres navires, pourvu qu'on leur permette de faire le cabotage sur un pied d'égalité avec les autres nations. Dans les conditions actuelles, nos navigateurs au long cours sont obligés de se disperser sur les mers du monde entier et de servir sous des pavillons étrangers.

Il est vrai qu'un certain nombre ont tourné leur énergie vers l'agriculture et la culture des fruits, mais avec plus ou moins de succès. Ils sont instinctivement attirés vers la mer et c'est là que s'affirme leur supériorité. Sur la côte sud, une partie de la population s'adonne à la pêche et réussit très bien. Du côté de Lunenburg et le long de la côte, jusqu'à Yarmouth, on peut voir un grand nombre de demeures confortables, libres d'hypothèques appartenant à des familles de pêcheurs et je crois même que plusieurs d'entre eux ont des économies à la banque.

Un mot maintenant du cabotage par les navires étrangers. Je connais très peu de choses concernant le cabotage sur la côte du Pacifique, mais on me dit qu'il est entièrement entre les mains des Américains, à l'exception des navires du chemin de fer canadien du Pacifique. Du côté de l'Atlantique, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, dans le golfe Saint-Laurent et dans la baie de Fundy, les navires norvégiens ont chassé les nôtres et ils y exercent un véritable monopole.

Parlant sur cette question l'an dernier, j'ai dit qu'une seule compagnie emploie quarante navires dont quelques-uns jaugent 7,000 tonnes, pour transporter du minerai dans les ports du Saint-Laurent et à Montréal. Grâce aux conditions désavantageuses contre lesquelles nous avons à lutter, ces navires étrangers réussissent si bien que cette année leur flotte est augmentée de trois unités. Voici ce que je lis dans un journal de Sydney (Cap-Breton) :

> La compagnie "Dominion Iron and Steel" a nolisé trois navires, actuellement en chantier, en Angleterre pour une période de quatre ans pour le transport de son minerai et de sa pierre à chaux. Ces navires sont construits aux chantiers de sir Raylon Dixon et deux d'entre eux seront des reproductions exactes du "Cheknudsen"—un navire de 7,000 tonnes—nolisé par la "Dominion Coal Co." Ces navires transporteront du minerai de Belle-Isle et auront une capacité de 7,000 tonnes. Les propriétaires habitent tous la Norvège.

On se demandera peut-être comment les Norvégiens ont obtenu le monopole de ce trafic. Pour répondre à cette question, j'aurai probablement à répéter des choses que j'ai déjà dites. Un capitaine norvégien de même que ses officiers et ses matelots se contentent de gages très inférieurs à ceux qu'accepterait un équipage canadien ou américain. J'ai su par des percepteurs de douane, que le salaire ordinaire d'un matelot norvégien est de $8 par mois, pour un engagement de deux ans. Non seulement ces matelots se contentent d'un salaire inférieur mais ils acceptent une nourriture dont les nôtres ne voudraient pas. Ces navires n'achètent presque rien au Canada. Ils apportent avec eux tout ce qu'il leur faut, et leurs dépenses sont réduites au minimum. C'est ce qui leur permet de faire concurrence à nos propres navires et de les éliminer.

J'ai dit que les navires norvégiens qui font du cabotage sur nos côtes n'achètent presque rien au Canada. Je crois que leurs achats se réduisent à une quantité de légumes suffisante pour empêcher les équipages d'être atteints du scorbut. Ils s'approvisionnent tous en Norvège et apportent ici tout ce dont ils ont besoin. Ils font même des arrangements, avant leur départ, en prévisions d'accidents possibles ; ils sont munis de gouvernails de rechange, de vergues de rechange, de pièces de machines en double. J'ai connu des navires qui faisaient le cabotage entre le Canada et les Etats-Unis et qui n'auraient pas voulu acheter dans un port canadien un baril de lard ou un quartier de bœuf dont ils auraient eu besoin. S'ils y étaient contraints par la nécessité, au lieu d'acheter d'un Canadien, ils achetaient, en entrepôt, d'un Américain. J'ai ici une lettre du gérant du bassin de radoub d'Halifax, le plus grand et le mieux outillé des bassins de radoub d'Amérique. Voici ce qu'il dit :

> A la fin de la saison un navire norvégien est venu en collision avec un autre dans le Saint-Laurent et nous avons soumissionné en concurrence avec New-York les réparations. Nos prix étaient de beaucoup inférieurs à ceux des Américains, mais le capitaine conduisit son navire à New-York, uni-

quement parce qu'il pourrait avoir un chargement dans ce port. Son engagement ici était terminé et il avait plus d'avantage à aller faire réparer ses avaries à New-York qu'à laisser quelque argent dans le pays qui lui avait fait gagner tout ce qu'il avait.

A force de travail, le Canada est parvenu à exploiter un grand nombre de ses ressources. Nous avons, à juste titre, consacré des millions à améliorer nos ports et à creuser le Saint-Laurent, mais nous n'avons rien fait pour assurer le transport de nos produits par des navires canadiens et nous permettons à des étrangers qui ne dépensent rien dans le pays, de monopoliser le trafic maritime du Canada.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'indiquer ce que je crois être le remède à cet état de choses. Je dirai en peu de mots, qu'à mon sens, le premier remède à appliquer serait de révoquer les privilèges accordés aux navires étrangers et de leur imposer une redevance calculée sur le tonnage du navire, pour faire le cabotage sur nos côtes. Mais cela seul ne serait pas suffisant. Le Gouvernement devrait encourager la construction des navires au Canada. Avec des côtes étendues sur les deux océans et des eaux intérieures très considérables, nous sommes destinés, par la force des choses, à devenir une nation maritime et nous devons développer l'industrie de la construction des navires. La grande question pour le Gouvernement actuel, c'est de décider s'il aura l'honneur et la gloire de doter le pays de cette grande industrie. Est-ce à lui que reviendra l'honneur d'avoir permis au Canada d'accomplir ses destinées ? Une prime de tant par tonne pour la construction des navires en fer et une taxe sur les navires étrangers qui font le cabotage sur nos côtes apporteraient un grand changement dans la situation et ramèneraient dans les parties maritimes du pays la prospérité qui y régnait autrefois. L'adoption de ce système de primes est approuvée et a été demandée plus d'une fois. Il y a d'abord la Nouvelle-Ecosse qui est toujours à la tête de tout ce qui peut contribuer à l'avancement et à la prospérité du pays.

Je demande la permission de donner lecture d'une résolution adoptée à la réunion annuelle de la chambre de commerce maritime, relativement à cette question des primes, comme preuve que je représente bien le sentiment de la province :

Considérant qu'il est de la plus haute importance pour les intérêts maritimes du Canada que nous nous assurions et conservions une part du trafic maritime;

Considérant que pour restaurer l'industrie de la construction maritime qui disparait rapidement, il y a lieu d'encourager la construction de navires canadiens conformément aux nouvelles conditions existantes ;

Considérant, de plus que, comme complément ou corollaire, il est nécessaire que le Canada ait le pouvoir de restreindre les privilèges de cabotage dont jouissent actuellement les nations européennes.

Ils ignoraient évidemment que nous avions ce pouvoir.

Cette Chambre exprime le vœu que le gouvernement fédéral vote premièrement une loi subventionnant la construction des navires canadiens faisant le commerce maritime, et deuxièmement, prenne les mesures nécessaires pour assurer au Canada le pouvoir de révoquer les privilèges de cabotage dont jouissent actuellement les pays étrangers en vertu d'anciens traités impériaux, afin que nous ayons sous ce rapport la même autonomie qu'en matière de tarif.

La résolution dit encore :

Depuis quelques années, environ $70,000,000 de capitaux canadiens ont été engagés dans le Cap-Breton dans le développement des industries charbonnières et métallurgiques.

On a placé des millions dans les aciéries du Sault-Sainte-Marie. L'établissement de chantiers pour la construction des navires en acier est venu couronner dignement l'œuvre des industries houillère et métallurgique. Cette dernière complète une série de conditions indispensables à l'établissement de chantiers maritimes comme il en existe dans les grands centres de la Grande-Bretagne où l'on construit les navires en acier. Le besoin de ces navires se fait de plus en plus sentir dans l'industrie de la pêche.

Il est nécessaire de faire exécuter de nouveaux travaux de dragage dans les ports, les rivières et le long des côtes; le service maritime de l'Etat a besoin d'autres navires en acier. Les paquebots en acier tendent de plus en plus à accaparer le cabotage dans les eaux canadiennes. L'accroissement de la population du Nord-Ouest et le développement des régions agricoles réclament l'augmentation rapide des flottes des bateaux à vapeur des Grands lacs. Donnera-t-on à l'industrie, à la main-d'œuvre et aux capitalistes du Canada l'occasion de profiter des avantages devant découler de ce développement, ou laissera-t-on cet avantage à l'initiative étrangère?

Les gisements de charbon des Provinces maritimes fournissent plus de 4,000,000 de tonnes de fret; le Canada exporte chaque année un milliard de pieds de bois, et le volume de ses exportations de grains, qui augmente rapidement, ne tardera pas à se chiffrer à 100 millions de boisseaux; il exporte aussi des centaines de milliers de tonnes d'autres produits divers. Fournissant cet énorme volume de commerce maritime, le Canada a creusé ses canaux et ses rivières, dragué ses ports et construit des docks, il a pourvu toutes ses voies navigables de phares et de bouées; bref, après s'être doté de toutes les installations indispensables à une puissance maritime, il s'arrêta tout court, sans organiser la seule mesure susceptible de donner un effet pratique à l'œuvre accomplie: une marine marchande.

Me permettra-t-on de donner lecture d'un vœu voté par le comité exécutif de la Ligne navale, succursale de Toronto ? Sur plus d'un point je ne partage pas la manière de voir de cette ligue, mais ce vœu énonce un sentiment qui est précisément le mien : il est ainsi conçu :

Il est contraire aux intérêts bien entendus du Canada, tant au point de vue politique

qu'au point de vue économique, que nous persistions à n'organiser aucune mesure pour assumer notre part de la défense navale de l'empire britannique, et nous nous devons à nous-mêmes, nous devons à notre commerce maritime et à l'empire, de jeter les bases d'une large politique maritime nationale à la faveur de laquelle les préparatifs navals iront de pair avec le développement d'une marine marchande canadienne, avec la protection des chantiers maritimes, tout en assurant au Canada sa part légitime du commerce maritime de l'univers.

Voici en quels termes un écrivain commente ce vœu :

Il y a au Canada bien peu d'hommes sensés pour convenir qu'il est de "notre devoir" ou qu'il y a lieu de s'aventurer dans une politique de "préparatifs navals", politique que la Ligue navale de Toronto est la première à préconiser, mais dont le besoin ne se fait aucunement sentir ni pour le présent ni en prévision de l'avenir. Toutefois, l'on réclame la création d'une marine marchande canadienne et la protection de la construction navale sur nos côtes.

Me sera-t-il aussi permis de citer le "Citizen", d'Ottawa ? Bien que ce journal publie très souvent des articles que je n'approuve pas, je dois dire que l'extrait que voici reflète parfaitement mon opinion :

Le "Citizen" verrait d'un bon œil que le Gouvernement intervint pour mettre fin à l'état de décadence dans lequel est tombée l'industrie canadienne de la construction des navires. "On conseille au Gouvernement", dit-il, "d'accorder une prime de $6 par tonne aux constructeurs de navires en acier afin de donner un nouvel essor à cette industrie, et l'on fait observer avec beaucoup de raison que, eu égard à l'importance des gisements de charbon et de minerais de la Nouvelle-Ecosse, il devrait être possible d'établir une grande industrie. Si une telle prime devait suffire à faire tenter l'entreprise, le Gouvernement ferait bien de l'accorder. Cette industrie ferait un grand bien aux Provinces maritimes au point de vue manufacturier, et profiterait en outre au pays en général".

Or, tous les gouvernements amis du progrès favorisent et protègent leur marine marchande. C'est ce que font les Etats-Unis, nul ne l'ignore, et la Grande-Bretagne, toute libre-échangiste qu'elle soit, consacre chaque année environ $5,000,000 à subventionner la marine. Le Canada étant surtout un pays maritime, notre intérêt suprême exige que nous favorisions la construction des navires tout autant que le cabotage. Tel est le conseil que je crois devoir donner au Gouvernement, comptant que celui-ci saura s'en prévaloir pour faire faire à notre pays, comme il l'a fait en tant d'autres circonstances, un nouveau pas dans la voie du progrès.

M. LAURENCE : Monsieur l'Orateur, j'ajouterai quelques mots aux observations que vient de faire mon honorable ami de Hants sur un sujet de la plus haute importance pour les Provinces maritimes et le pays en général. La statistique relative à notre marine marchande révèle un état de choses qui fait assez peu d'honneur à notre jeune nation et est bien de nature à semer le découragement au sein de la population.

Il y a quarante ans, comme l'a dit mon honorable ami (M. Black), le Canada occupait la quatrième place parmi les nations maritimes ; aujourd'hui il n'occupe plus que la onzième. En 1878, le jaugeage des navires enregistrés au Canada était de 1,333,-015 tonneaux, mais n'était plus que de 672,838 tonneaux en 1904, ce qui, en cette période de vingt-six années, accuse une diminution de plus de la moitié. En 1874, la capacité des navires construits au Canada était de 183,010 tonneaux ; en 1904, elle n'était plus que de 33,192, soit à peine un peu plus du sixième de ce qu'elle était trente ans auparavant.

Le déclin de cette industrie doit s'attribuer à certaines causes. Il est certain que la construction des navires en fer et en acier en est une, parce que dans les Provinces maritimes, dont je suis l'un des représentants, on s'en est toujours tenu exclusivement à la construction des navires en bois. Eu égard à l'essor formidable qu'a pris notre commerce, ce déclin de nos chantiers maritimes est excessivement singulier et décourageant. Plus nous avons de fret, plus le nombre de nos navires diminue. Bien que notre commerce maritime se soit merveilleusement développé, nous n'avons pas su en tirer le meilleur parti possible. Je me permettrai de citer encore quelques données pour faire voir notre état d'infériorité sous ce rapport.

En 1876, notre trafic maritime, importations et exportations comprises, se chiffrait à 5,914,764 tonnes, et vingt-huit ans plus tard, en 1904, il accusait un volume de 15,-826,705 tonnes, c'est-à-dire qu'il s'était prodigieusement accru. Ce trafic, nous aurions dû posséder assez de navires pour y suffire ; mais non ce sont des navires étrangers qui en ont bénéficié ; les navires de la marine britannique viennent puiser leur fret chez nous, et les Canadiens ne profitent pas du développement de leur commerce.

En 1876, les navires anglais nous ont pris 1,896,603 tonnes de fret, les navires étrangers 2,379,828 tonnes, laissant aux navires canadiens un total de 1,634,333 tonnes, tandis qu'en 1904 les navires anglais prenaient 8,046,815 tonnes de notre trafic, les navires étrangers 5,801,000 tonnes pour n'en laisser aux nôtres que 1,979,803. Voilà des données qui indiquent quel déclin s'accuse dans une industrie qui devrait tout naturellement nous être propre, étant donnée la situation du Canada. Ainsi, bien que nous soyons une nation maritime, les navires canadiens n'effectuent que 13 p. 100 de notre trafic océanique.

Notre situation est un peu meilleure sur les Grands lacs, au centre du pays, où nos

intérêts sous ce rapport sont protégés, dans une grande mesure, contre la concurrence des navires étrangers et des navires britanniques ; mais il nous faut néanmoins lutter contre les Américains dont les navires nous prennent près de la moitié du trafic. Des 16,000,000 de tonnes de fret qui se transportent chaque année sur les Grands lacs, nos navires n'en transportent que 8,000,000 tandis que ceux des Etats-Unis nous en enlèvent 7,400,000, c'est-à-dire que les Américains sont nos plus redoutables concurrents sur ces eaux et nous privent d'une part très importante du transport.

Nous sommes dans une situation assez singulière : force nous est, eu égard aux devoirs que nous imposent les relations internationales, ou à nos rapports avec l'empire dont nous faisons partie, de maintenir en vigueur des règlements qui autorisent les navires étrangers à faire le cabotage dans les eaux canadiennes ; et ces navires ne font pas seulement concurrence aux nôtres, ils nous ravissent la plus grande partie de notre trafic. En 1876, le volume du cabotage au Canada était de 10,000,000 de tonnes, et en 1904 il atteignait le chiffre énorme de 45,000,000 de tonnes. Cependant, à l'heure qu'il est, les navires canadiens n'ont qu'une très faible part de ce trafic.

Je sais parfaitement que cette question, tout importante qu'elle est, est hérissée de difficultés. La révocation des décrets conférant à ces navires étrangers le privilège de faire le cabotage dans nos eaux pourrait peut-être provoquer des difficultés internationales. Nous savons que pour être libre-échangiste et faire montre de la plus grande largeur de vues dans ses rapports avec les autres nations, l'Angleterre, tout en s'assurant que ses navires pénétreront dans toutes les eaux, reconnaît aux navires étrangers les mêmes privilèges qu'aux siens dans ses eaux et dans celles de ses colonies. En l'état actuel de nos lois sur le commerce maritime, je conçois parfaitement que l'abolition de ces privilèges soit susceptible d'embarrasser le Gouvernement ; mais mon honorable ami de Hants n'a pas d'autre objet en vue, j'imagine, que d'agiter la question dans l'enceinte parlementaire dans le but de tirer la situation au clair et de savoir s'il n'y aurait pas quelque moyen de redresser nos griefs à cet égard.

Le Gouvernement et le Parlement devraient pouvoir stimuler la construction des navires, industrie qui, selon moi, s'adapte merveilleusement au Canada et aux Canadiens. Cette industrie, nous devrions tenter de la faire revivre, soit à l'aide de subventions, soit par d'autres moyens qu'il ne m'appartient pas d'indiquer.

Approuvant en entier l'objet du projet de résolution, j'appuie avec plaisir la motion de mon honorable collègue (M. Black).

L'hon. M. PATERSON : J'estime que l'honorable député a bien fait d'appeler l'attention sur cette question, car elle est de la plus haute importance. Je dois dire tout d'abord que le Gouvernement l'étudie depuis quelque temps déjà et qu'elle est encore à l'étude. Elle est quelque peu enveloppée de mystère.

Les décrets de l'exécutif conférant des privilèges aux navires de la Norvège et de certains autres pays remontent à un grand nombre d'années, et j'imagine qu'à l'époque où ils furent rendus, on croyait à l'existence, entre le gouvernement impérial et ces pays-là, de traités obligeant le gouvernement canadien à agir de la sorte. A de longs intervalles, au cours des deux ou trois dernières années, il y a eu échange de correspondance entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial au sujet de la situation qui nous est faite par ces traités, au sujet des traités actuellement en vigueur, des pays qui y sont parties et des obligations qu'ils imposent au Canada. D'après les réponses précises que nous avons pu obtenir du gouvernement impérial—il semble hésiter à répondre à nos questions telles que nous les lui avons posées—si ces traités ont pu lier le Canada par le passé, je doute fort qu'ils nous imposent quelque obligation à l'heure actuelle ; or, s'ils ne lient plus le Canada, il me semble qu'il est en notre pouvoir de révoquer les décrets autorisant les navires étrangers à faire le cabotage dans nos eaux.

Je le répète, ce sujet occupe depuis quelque temps déjà et occupe encore l'attention du gouvernement canadien, et je suis d'opinion que le Gouvernement est libre de décider si les pays qui se sont vu conférer ce privilège continueront d'en jouir à l'avenir. Je dois ajouter que le cabinet se rend compte qu'il importe, au point de vue national, de faire de la question l'étude la plus approfondie et la plus minutieuse. C'est aussi ce que comporte le projet de résolution de mon honorable ami.

Outre la révocation de ces décrets du conseil, l'honorable député a soulevé la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu, la chose étant possible et jugée avantageuse, de favoriser la construction des navires par l'établissement d'une prime. N'ayant pas d'opinion à exprimer sur ce point, je me bornerai à dire que la question a été à diverses reprises signalée à l'attention du ministre des Finances, et que ce dernier ne peut manquer de l'étudier avec tout le soin voulu.

Pour ce qui est de l'aspect principal du sujet qui nous occupe, je le répète, les décrets du conseil remontent à un grand nombre d'années ; ils furent rendus à une époque où l'on croyait à l'existence, entre le gouvernement impérial et les nations aux navires desquelles fut conféré le privilège en question, de traités obligeant le Gouvernement à agir de la sorte. Mais quand nous saurons d'une manière certaine que les clauses de ces traités ne s'étendent pas à plusieurs de ces nations, peut-être pas même à une seule d'entre elles, il sera loisible au gouvernement canadien de décider s'il y a lieu de révoquer ces anciens décrets du conseil et s'il est dans l'intérêt du pays d'abolir

les privilèges accordés à certaines nations que l'on croyait y avoir droit en vertu des traités.

L'honorable député ayant exposé sa manière de voir sur ce sujet important, j'espère qu'il voudra bien, après avoir entendu mes explications, retirer son projet de résolution et s'en rapporter aux soins du Gouvernement. Je puis lui donner l'assurance que nous donnerons toute notre attention à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : La réponse de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) est si claire et si rassurante que l'on ne devrait pas hésiter à retirer le projet de résolution. Le ministre a tout d'abord dit n'être pas très sûr qu'il y eût des traités en vigueur, puis il a ajouté que s'il lui est clairement démontré qu'il n'y en a pas, il ne sait pas au juste quelle sera l'attitude du Gouvernement. Il ne pouvait donner de réponse plus précise et plus rassurante à la population des Provinces maritimes, et c'est avec le plus grand plaisir, je n'en doute pas, que l'honorable député de Hants (M. Black) annoncera demain à ses électeurs, par dépêche ou par lettre, que l'on a enfin réglé d'une manière définitive la brûlante question qui passionne depuis si longtemps la population de ces provinces.

Ce soir, on dirait que le Gouvernement a perdu un peu de son assurance d'il y a quelque temps. Le 17 décembre dernier, je demandais :

1. Existe-t-il quelque traité empêchant le Parlement du Canada d'édicter des lois interdisant à des navires étrangers de faire le cabotage dans les eaux canadiennes?
2. Quels sont ces traités?
3. Comment peuvent-ils être dénoncés ?

Je posais ces questions dans le but de me renseigner, car je doutais de l'existence de ces traités et n'avais pas à ma disposition les renseignements que le Gouvernement devrait avoir en sa possession. Voici ce qu'il me fut répondu :

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes): Je prie mon honorable ami (M. Barker) de se contenter d'une réponse générale.

1. Il n'est pas à la connaissance du Gouvernement qu'il existe des traités interdisant le cabotage dans les eaux canadiennes aux navires des nations suivantes: Allemagne, Autriche-Hongrie, Suède, Norvège, Belgique, les Pays-Bas, Danemark, république Argentine, Italie.

M. Barker, qui avait posé les questions pour moi, dit alors :

L'honorable ministre n'a pas répondu aux autres parties de la question.

A quoi le ministre des Douanes (M. Paterson) répondit :

Je m'en suis tenu à donner une réponse précise au sujet des pays à l'égard desquels il n'existe aucun doute. A l'heure qu'il est, il suffit d'un décret du conseil pour permettre aux navires de ces pays de faire le cabotage dans les eaux canadiennes.

Ainsi, quel que soit le doute qui existe ce soir dans l'esprit de l'honorable ministre, il n'en a exprimé aucun en répondant à ces questions.

M. PATERSON : A l'égard de certains pays.

M. R. L. BORDEN : D'après ce que j'ai pu entendre de ses observations, je conclus que l'honorable député de Hants (M. Black) se plaint surtout de la concurrence que font les navires norvégiens dans les eaux des Provinces maritimes. Peu importe; des renseignements que me fournissent des citoyens des Provinces maritimes me permettent d'affirmer que ce grief est fondé. La Norvège est l'une des nations à l'égard desquelles, au dire du ministre, il n'existe pas de doute. Si le ministre n'avait aucun doute à ce sujet, le 17 septembre, comment se fait-il qu'il en exprime ce soir ?

M. PATERSON : Je n'en ai pas exprimé.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas précisément ce que j'ai couclu des observations de mon honorable ami. Quoi qu'il en soit, j'accepte sa propre interprétation. Il n'existe donc aucun doute quant au droit du Gouvernement d'accéder, s'il le juge à propos à la demande des honorables députés de Hants (M. Black) et de Colchester (M. Laurence), et, par la révocation des décrets du conseil, d'appliquer la disposition générale du chapitre 83 des statuts revisés du Canada, où il est dit que le cabotage ne peut se faire au Canada que par des navires britanniques. Telle est, aux termes du chapitre que je viens de mentionner, la loi générale qui nous régit actuellement, exception faite toutefois à l'égard des décrets rendus en vertu de l'article 5 du chapitre 83 des Statuts refondus, ou sous le couvert de l'une quelconque des dispositions de l'article 6. Ces dispositions sont sans doute bien connues du ministre des Douanes (M. Paterson). Je pourrais citer ici l'article de la loi sur lequel le conseil s'est fondé pour rendre ses décrets. Je me contenterai de citer l'article 2 du chapitre 83, ou du moins ce qu'il en faut pour les fins de la discussion :

Nulles marchandises ou nuls passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre du Canada, si ce n'est sur des navires britanniques.

Telle est la disposition générale de la loi. Voici maintenant ce que décrète l'article 5 :

Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps déclarer que les dispositions précédentes du présent acte ne s'appliqueront pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage et à transporter des marchandises et des passagers d'un port ou endroit à un autre dans ce pays.

Si je me rends bien compte de la situation, si j'ai bien compris la réponse que le ministre des Douanes a donnée à mes questions et ses explications à la Chambre, ces décrets du conseil furent rendus en conformité de cet article-là, et le Gouvernement pourrait les révoquer dès demain, s'il le jugeait à propos. Ainsi, après les explications qui ont été données, il n'existe pas le moindre doute quant au pouvoir du Gouvernement en la matière ; il ne reste plus qu'à savoir quelle serait l'attitude du Gouvernement.

Les honorables députés de Hants (M. Black) et de Colchester (M. Laurence) ne me semblent pas avoir exagéré la situation au cours de leurs remarques de cet après-midi. Il est bien certain que le cabotage dans les eaux canadiennes, du moins le long du littoral de l'Atlantique, est fait en grande partie par des navires étrangers, et les observations de mes honorables collègues au sujet de l'état de l'industrie de la construction des navires sont également conformes à la vérité des faits. Le déclin de cette industrie dans la Nouvelle-Ecosse ne doit pas s'attribuer uniquement à ces décrets du conseil. Ce serait aller beaucoup trop loin que de faire une telle assertion. Il faut aussi tenir compte de l'intervention de la vapeur dans le transport et de la substitution des navires en acier aux navires en bois.

Les observations que les honorables députés ont faites au sujet de l'opportunité d'établir dans la Nouvelle-Ecosse des chantiers pour la construction des navires en acier méritent l'attention du Gouvernement. Il y a trois ou quatre ans, le Parlement fut saisi pour la première fois de cette question, et si je me rappelle bien, certains citoyens d'Halifax et d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse étaient alors prêts à tenter l'entreprise, pourvu que le Gouvernement s'engageât à leur venir en aide en établissant une prime de tant par tonne pendant une période déterminée. Les personnes dont je veux parler s'étaient associées de grands constructeurs de la Grande-Bretagne. Ces constructeurs étaient prêts à venir tenter l'entreprise dans la Nouvelle-Ecosse et à y placer de forts capitaux. Il me fut donné, dans le temps, de prendre connaissance d'une partie de la correspondance échangée à ce sujet. Toutefois, le Gouvernement n'agréa-t-il pas le projet ou jugea-t-il nécessaire de le soumettre à une étude plus approfondie ? C'est ce que j'ignore.

Je reviens à la question générale du transport dans les eaux des Provinces maritimes. La situation est bien telle que l'ont décrite les honorables députés qui ont proposé et appuyé le projet de résolution. Le Gouvernement est revêtu du plein pouvoir de nous libérer de la concurrence des navires norvégiens ; et bien que les observations de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) soient assez vagues et peu rassurantes, je n'hésite pas à me joindre aux orateurs qui m'ont précédé pour demander au Gouvernement de s'occuper sans tarder de la question et, si c'est possible, de prendre les moyens nécessaires pour assurer aux navires canadiens une partie du trafic maritime du Canada.

L'hon. M. PATERSON : Je n'ai pas eu la bonne fortune d'entendre tout ce qu'a dit l'honorable député de Hants (M. Black), mais d'après ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition, j'imagine que mon honorable ami de Hants a borné ses observations aux navires norvégiens. Est-ce bien cela ?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Hants a parlé à voix faible, et je ne suis pas bien sûr d'avoir saisi toutes ses paroles; je crois cependant qu'il s'est surtout efforcé de mettre en lumière la concurrence des navires norvégiens.

M. BLACK : C'est bien cela.

M. MACDONALD : Le projet de résolution de l'honorable député de Hants porte sur un sujet très important qui appelle l'attention sur d'importantes questions collatérales se groupant naturellement autour de la solution de la question posée dans le projet de résolution. Par la loi de 1902, le Parlement canadien s'est prononcé en faveur de la protection du cabotage contre la concurrence des navires étrangers. Le fait est énoncé en termes clairs et précis au chapitre 7 des Statuts de 1902. L'article 3, l'exclusion complète et absolue des navires étrangers du cabotage, du moins en ce qui concerne le commerce interprovincial.

M. R. L. BORDEN : Il s'agit là d'un amendement.

M. MACDONALD : D'un amendement aux Statuts refondus.

M. R. L. BORDEN : Modifie-t-il sensiblement la porté de la loi ?

M. MACDONALD : Il abroge expressément la disposition correspondante des Statuts refondus.

M. R. L. BORDEN : Je veux parler de l'article 2 des Statuts refondus, qui décrète que le cabotage doit être fait par des navires britanniques. L'amendement laisse-t-il cette disposition intacte ?

M. MACDONALD : Il la confirme en ces termes :

> Aucun navire britannique, qu'il soit enregistré en Canada ou ailleurs, ne pourra faire le cabotage en Canada ou y prendre part sans avoir préalablement obtenu un permis à cet effet, qui pourra lui être accordé par le ministre des Douanes.

Le principe énoncé ici est le même que dans l'ancienne loi ; la seule exception qui y soit faite est ainsi énoncée à l'article 7 :

> Si, par un traité conclu avant la sanction de l'Acte de la marine marchande (coloniale) de 1869, (c'est-à-dire avant le treizième jour

de mai mil huit cent soixante-neuf), feu Sa Majesté la reine Victoria est convenu d'accorder à des navires de quelque Etat étranger, des droits ou privilèges au sujet du cabotage en Canada, ces navires jouiront de ces droits et privilèges pour tout le temps que feu Sa Majesté en aura convenu, ou tant que Sa Majesté le Roi conviendra à l'avenir de les accorder.

Il reste maintenant à savoir si les navires de la Suède et de la Norvège jouissent de quelque privilège spécial dans les eaux canadiennes. Aux termes de la réponse récemment donnée par le ministre des Douanes, le Gouvernement est d'opinion que les traités ne confèrent aucun droit, en ce qui concerne le cabotage en Canada, aux pays mentionnés dans cette réponse. Toutes les recherches que l'on pourrait faire dans les bibliothèques ou ailleurs tendraient à établir le bien fondé de l'opinion du Gouvernement.

Cette loi de 1902 ne doit entrer en vigueur que lorsque Sa Majesté aura jugé à propos d'en publier le texte dans la " Gazette du Canada ". Que l'on tarde un peu à régler définitivement la question et à promulguer la loi, cela s'explique facilement, car on a toujours pensé que c'est au parlement impérial qu'il appartenait, du moins dans une certaine mesure, de légiférer en ces sortes de matière. Chaque fois que nous avons à régler des questions portant sur des droits reconnus par des traités entre d'autres pays et le nôtre, nous sommes exposés à empiéter sur les pouvoirs du parlement impérial et à nous attribuer des pouvoirs qui ne nous appartiennent pas.

En tenant compte des opinions exprimées par les orateurs des deux partis, je considère qu'il serait du devoir de ceux qui auront mission de représenter le Gouvernement à la conférence intercoloniale de soumettre cette question à la conférence pour la faire régler de façon que les droits respectifs des colonies et des autorités impériales de légiférer en la matière soient nettement définis. Et même après cela, je suppose que la mise à exécution des intentions du Gouvernement serait encore retardée par les complications légales et autres qui surgiraient. Mais pour ce qui est de la politique que doit suivre le Gouvernement, la loi que j'ai citée ne laisse aucun doute. Le retard que l'on a apporté à la promulgation de cette loi doit s'attribuer aux causes que j'ai signalées.

M. LAURENCE : Elle fut promulgée en septembre dernier.

L'hon. M. PATERSON : Seulement en ce qui concerne les navires britanniques construits à l'étranger.

M. MACDONALD : Ainsi, si je comprends bien, l'article 2 de la loi est entré en vigueur, mais les autres articles n'ont pas encore été promulgués. J'imagine qu'ils ne pourront entrer en vigueur que lorsque le Gouvernement se sera assuré de sa juridiction en la matière sans venir en conflit avec les autorités impériales relativement aux droits que des nations étrangères peuvent avoir obtenus en vertu de lois coloniales ou impériales en matière de cabotage.

Je demande à ceux qui prendront part à la conférence intercoloniale de faire débattre à fond cette question des droits du Canada et des colonies de légiférer en matière de transport maritime. De cette façon nos attributions seront nettement définies et il ne subsistera plus de doute quant au pouvoir du Parlement de statuer sur cette question et d'autres semblables.

Quant à la situation actuelle, les explications de mes honorables collègues de la Nouvelle-Ecosse ont été si claires qu'il ne me reste rien à ajouter. La décadence de la construction des navires en bois dans les Provinces maritimes est admise par tous ; mais en tant qu'elle se rapporte au cabotage tel qu'il se pratique actuellement, cette décadence s'accuse dans le monde entier. Le cabotage qui se faisait entre les Provinces maritimes et le Canada central, il y a trente ans n'était qu'une bagatelle comparé à celui qui se fait aujourd'hui.

A présent, on se sert surtout de navires en acier, plus particulièrement pour le transport du charbon, qui est le plus important de nos produits et que nous fournissons en grande quantité au Canada central. Les navires en bois ne pourraient pas faire ce trafic ; puisqu'ils sont disparus, nous n'avons pas lieu de nous plaindre, bien que nous puissions déplorer l'anéantissement d'une industrie à la suite des transformations industrielles accomplies dans le monde entier. A l'heure qu'il est, on transporte un million et demi ou deux millions de tonnes de charbon chaque année, en grande partie sur des navires étrangers. Tous les Canadiens auraient lieu de se réjouir si cet énorme trafic se faisait sur des navires canadiens. Cependant, je conseillerais de ne rien changer à la situation actuelle avant d'être bien certains d'être en mesure de fournir tous les navires canadiens nécessaires pour répondre aux besoins de la population des Provinces maritimes qui expédie son charbon et ses autres produits dans les provinces de l'intérieur. La promulgation anticipée de cette loi jetterait la perturbation dans le transport du charbon. Nos efforts doivent tendre sans cesse à assurer ce trafic aux Canadiens et aux navires canadiens.

Je n'entreprendrai pas, à l'occasion d'une motion comme celle-ci, de discuter la question de savoir s'il y a lieu d'établir au Canada l'industrie de la construction des navires en acier au moyen de primes. C'est une question dont le Gouvernement aura bientôt à s'occuper, je l'espère, et si la chose est possible, cette industrie s'implantera non seulement dans les Provinces maritimes, mais dans tout le Canada. Que nous habitions les côtes de l'Atlantique, celles du Pacique ou sur les bords des Grands lacs, nous sommes essentiellement une nation ma-

ritime. L'établissement d'une marine canadienne est une question qui doit toujours être d'une importance suprême pour tous les habitants de ce pays, et tout l'encouragement que le Gouvernement pourra donner à cette industrie sera accueilli avec joie par tous les patriotes.

En terminant, je dirai que nous aurons prochainement à prendre une attitude bien définie sur cette question, et que les droits du Canada devront être clairement établis, afin que nous puissions légiférer indépendamment à l'égard des autres pays dans la limite de nos attributions. Maintenant que le Gouvernement a clairement fait connaître ses intentions, sauf certaines réserves, j'espère que l'auteur du projet de résolution se contentera du débat qui vient d'avoir lieu et des déclarations qui ont été faites, avec l'assurance qu'il pourra compter sur la coopération active du Gouvernement à une date aussi rapprochée que les circonstances le permettront.

M. STOCKTON : Ceux d'entre nous qui représentent les Provinces maritimes portent un vif intérêt à tout ce qui se rattache à la marine marchande du Canada. L'honorable député de Colchester (M. Laurence) a cité des chiffres très éloquents concernant notre commerce maritime. Avec un peu de réflexion cependant, il est facile de constater que ces chiffres sont quelque peu susceptibles de nous induire à erreur. Beaucoup de navires appartenant à des Canadiens sont enregistrés en Angleterre. Je me rappelle en ce moment que tous les navires de la ligne Battle, de Saint-Jean, sont enregistrés en Angleterre ; naturellement, dans la préparation de sa statistique, l'honorable député a attribué ces navires à la marine anglaise ; on ne nous tient pas compte de cela, tandis qu'en réalité cette partie de notre commerce maritime est entre les mains de capitalistes canadiens.

L'hon. M. EMMERSON : Tout comme le commerce maritime du Pacifique-Canadien.

M. STOCKTON : J'allais justement parler des paquebots du Pacifique-Canadien. Il y a sans doute beaucoup d'autres navires canadiens qui transportent les produits dans les mêmes conditions. Mon sentiment bien arrêté est que, autant que possible, nous devons rester maîtres de notre trafic. En tous cas, nous ne devons pas permettre qu'il nous soit enlevé par une concurrence déloyale. Si nous pouvons protéger cette industrie par des moyens justes et légitimes, le devoir nous incombe de le faire.

Je m'attendais à voir quelques partisans du Gouvernement appartenant à la députation du Nouveau-Brunswick, plus particulièrement l'honorable ministre des Chemins de fer, s'empresser de demander la parole pour traiter cette question. Vous n'êtes probablement pas sans savoir, monsieur l'Orateur, de même que d'autres membres de la Chambre, que pendant les vacances de Noël il s'est tenu dans mon comté, probablement en mon honneur et en celui de mon honorable collègue de la ville et du comté de Saint-Jean, une petite réunion où, en somme, l'enthousiasme à prévalu. Il s'y est bien échangé quelques paroles un peu vives, mais à tout prendre, et si l'on tient compte que c'était à l'époque des fêtes de Noël, je considère que tout s'est assez bien passé. A cette réunion, il fut proposé une résolution relative à la construction des navires en fer et en acier, et je ne doute pas que le très honorable ministre ait donné son assentiment au principe énoncé dans cette résolution, car celui qui l'appuyait a défini ce que doit être un vrai libéral. Selon lui, un libéral est celui qui fait exactement ce que le chef désire qu'il fasse. J'en conclus qu'il n'aurait jamais appuyé une telle résolution sans avoir préalablement pris l'avis du premier ministre et pris conseil du ministre des Chemins de fer.

Je suis en faveur du principe général prôné par mon honorable ami de Hants (M. Black) ; je voudrais qu'on tentât tous les efforts possibles pour favoriser le commerce du Canada.

L'hon. M. FIELDING : Je suis né dans les Provinces maritimes. Je prends donc naturellement beaucoup d'intérêt à cette question, bien qu'il soit simplement juste de dire qu'on se tromperait en prétendant que cette matière n'intéresse que cette partie du pays. L'industrie de la construction des navires au Canada n'est pas limitée au littoral de l'Atlantique. De grands intérêts sous ce rapport sont encore en jeu quand il s'agit de la navigation des Grands lacs et de celle du Pacifique. Il ne s'agit donc pas simplement d'une simple question locale, mais d'un sujet qui intéresse toutes les parties du Dominion. Je crains cependant qu'une des principales difficultés qui se soulèvent contre l'augmentation de notre marine marchande à l'heure qu'il est, n'a pas été mentionnée ou, si on y a fait allusion, on ne l'a pas discutée à fond.

Il ne s'agit pas, selon moi, d'une question de navires canadiens et de vaisseaux étrangers. Je crains qu'une difficulté plus sérieuse ne se soulève en ce qui concerne les navires canadiens qui sont des navires britanniques, et les vaisseaux qui, dans un sens plus restreint, sont britanniques, ayant été construits dans la mère patrie. On se tromperait aussi en croyant—certains honorables députés ont tenu compte de ce détail, je dois le dire—que la décadence de notre marine marchande est due à notre législation concernant le cabotage. Nous avions alors une très puissante flotte de vaisseaux construits pour faire, non seulement le cabotage, mais encore le commerce avec tous les ports du monde. La cause réelle de cette diminution a été indiquée par l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton). Si l'industrie de la construction des navires n'est pas aussi prospère qu'elle l'a été, cela est dû à ce que les anciens vaisseaux en bois ont été remplacés d'abord par des navires en fer, puis

en acier, enfin par les grands steamers que nous voyons aujourd'hui. Au Canada, nous ne construisions que des vaisseaux en bois et nous ne sommes pas encore outillés pour la construction des navires en fer et en acier. A mesure que le commerce se développe partout, les navires en bois que nos chantiers construisent ne répondent plus aux besoins du trafic maritime ; nous avons perdu nos avantages pour cette raison, et non pas à cause de notre législation concernant le cabotage.

Quant à ce qui concerne le Norvège, si, tel que l'honorable député l'a signalé, nous devrions mettre fin à la convention qui permet aux Norvégiens de faire le cabotage sur nos côtes—et je reconnais avec mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) que cela ne devrait être fait qu'après un avis raisonnable, de façon à ne pas nuire à des contrats existants—si nous devions fermer l'entrée de nos ports du littoral aux navires norvégiens, il ne s'ensuivrait pas que nos vaisseaux auraient la plus grande partie de ce commerce. D'abord, nous manquons des navires nécessaires à cette fin ; ensuite, on substituerait probablement aux navires norvégiens, des vaisseaux construits en Angleterre.

M. STOCKTON : La plupart des vaisseaux norvégiens sortent des chantiers anglais.

L'hon. M. FIELDING : Je parle des navires britanniques enregistrés. On a souvent parlé de la concurrence des navires étrangers, mais lorsqu'on aura fermé nos ports à tous ces vaisseaux, il nous faudra encore rivaliser avec les navires britanniques. Nous nous trouvons dans un curieux dilemne. Les navires britanniques voyagent librement dans le monde entier partout où flotte le drapeau anglais. Ils sont admis en franchise dans nos ports, bien qu'une grande quantité des matériaux dont ils sont construits, s'ils étaient importés séparément au Canada, seraient soumis à l'impôt. Cet état de choses est donc de nature à décourager ceux qui voudraient se livrer à la construction de navires en fer et en acier au Canada, pour faire concurrence aux industriels qui possèdent dans la mère patrie ces grands chantiers de construction navale, qui emploient des ouvriers de très grande expérience et qui ont à leur disposition des capitaux immenses et beaucoup d'esprit d'entreprise.

A moins que nous ne soyons prêts à adopter le principe de taxer les navires britanniques qui viennent dans nos ports—il pourrait y avoir des difficultés à cela, ainsi que la députation peut facilement s'en rendre compte—il n'y a pas d'autre moyen d'aider l'industrie de la construction des navires que d'accorder directement une prime à ceux qui s'y livrent.

On a reçu des demandes de primes non seulement des constructeurs de navires, non seulement des Provinces maritimes mais encore des Grands lacs et, en moindre nombre, du Pacifique. Si le Gouvernement et le Parlement pouvaient trouver le moyen d'accorder une prime suffisante destinée à aider cette industrie, nous verrions, je n'en doute pas, une grande activité se manifester dans les chantiers de construction navale de Toronto, des Grands lacs et des rivières du Canada central. Il est certain aussi que le même fait se produirait sur le littoral du Pacifique, et nous pourrions peut-être assister à l'établissement et au développement de chantiers semblables dans les Provinces maritimes. L'interdiction du cabotage aux navires étrangers ne suffirait pas. Si nous admettons qu'il est important d'augmenter notre marine marchande, je ne trouve d'autre moyen pour arriver à cette fin que d'accorder des primes. Le Gouvernement s'est déjà occupé et s'occupe encore de cette question. Nous ne pouvons taxer un vaisseau naviguant sous pavillon anglais, mais on peut s'occuper du cas d'un navire construit dans la Grande-Bretagne et qui se sert des couleurs britanniques pour entrer au Canada. Dans certains cas, nous avons constaté que des navires américains construits aux Etats-Unis ont été envoyés à Terre-Neuve pour y être enregistrés comme navires britanniques ; ils se rendirent ensuite au Canada où leurs propriétaires invoquèrent cet enregistrement. Ces vaisseaux avaient été réellement construits à l'étranger ; et la loi fut modifiée afin de faire cesser cet abus. Mais la véritable difficulté dans cette matière, c'est qu'après avoir fermé notre cabotage aux étrangers, il nous faut soutenir la concurrence des navires anglais. Sans doute, un grand nombre de Canadiens à l'instar des citoyens de Saint-Jean qui ont établi la ligne Battle—c'est une compagnie très entreprenante—et de quelques personnes du comté de Pictou ont compris cette difficulté et ont fait construire et enregistrer leurs navires en Angleterre. Ces vaisseaux appartiennent à des capitalistes canadiens ; leurs équipages se composent de Canadiens, mais ils ne sont pas construits au Canada. Notre pays se trouve à retirer un bénéfice des capitaux qu'il souscrit, car il fournit à ces navires des équipages canadiens. Mais la construction des vaisseaux, tant que la loi ne sera pas changée, devra se faire à l'étranger.

L'hon. M. EMMERSON : On a parlé de la proportion considérable des navires étrangers qui font le commerce de l'Atlantique et qui transportent les produits canadiens aux ports de l'Europe. On ne doit pas oublier que beaucoup de ces navires, surtout ceux qui transportent notre bois de construction, bien que battant le pavillon norvégien, sont des vaisseaux canadiens construits ici, il y a plusieurs années, puis revendus récemment à leurs propriétaires actuels. Cela expliquerait les chiffres que nous a cités d'une façon si lucide mon honorable ami de Colchester (M. Laurence). L'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) a parlé d'une petite assemblée tenue récem-

ment dans son comté. A mon avis, mon honorable ami n'a pas employé le qualificatif exact.

C'était en effet une réunion considérable, marquée au coin de l'harmonie la plus parfaite, et je crois ne pas me tromper en disant qu'elle a été couronnée de succès. Il a fait allusion à une résolution qui a été adoptée, mais il ne l'a pas citée. On y déclarait que cette nombreuse assemblée approuvait l'idée d'accorder de l'aide aux propriétaires de navires pour la construction de vaisseaux canadiens faisant le transport sur l'océan. Ce n'est là qu'un simple aperçu de cette résolution ; il faut tenir compte de la discussion qui s'est développée sur cette résolution, plutôt qu'à cette dernière même. Au cours du débat auquel cette proposition a donné lieu, on a parlé de la nécessité d'augmenter la marine marchande du Canada. Evidemment, les assistants étaient pour la plupart d'opinion qu'afin de faire concurrence à la Grande-Bretagne sous ce rapport, il serait nécessaire d'accorder encouragement suffisant aux constructeurs de navires canadiens.

Les journaux et les chambres de commerce ont discuté cette question. Tous les ans, la chambre de commerce maritime et nombre d'autres chambres de commerce de l'Ouest adoptent des résolutions en ce sens, à l'instar du Board of Trade de Montréal, qui a pris une attitude bien tranchée sur cette question. La chambre de commerce de Toronto a suivi cet exemple, et je sais qu'un grand nombre de chambres de commerce des cités et des villes situées sur les rives des Grands lacs sont en faveur de l'idée d'encourager par une prime l'industrie de la construction de nos propres navires au Canada.

L'hon. M. FOSTER : Cette discussion a été très intéressante à plusieurs points de vue ; d'abord, à cause des raisons invoquées et de l'évolution qu'on a constaté dans certains quartiers ; ensuite pour d'autres causes. L'honorable député de Hants (M. Black), qui a soulevé cette question en s'acquittant si bien de sa tâche—bien que, malheureusement, il nous ait été difficile à cette distance de saisir toutes ses paroles—a semblé disposé à retirer sa motion, après la déclaration faite par l'honorable ministre des Douanes. S'il le fait, il se contente de peu, car cette déclaration ne me semble ni très claire ni très nette. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a voulu venir à la rescousse en prétendant qu'il était possible que cette question soulevât certaines difficultés relativement aux traités existants ; qu'il pouvait être sage de procéder lentement et de soumettre cette question à la conférence coloniale de Londres. Mais si je lis la loi telle qu'elle existait—je parle de l'ancien statut—et la loi de 1902 telle que l'a lue mon honorable ami de Pictou, je constate que ce dernier statut ne modifie en rien l'ancienne loi et ne contient pas de disposition qu'on ne trouve pas dans le statut 83 Victoria, en tant que j'en puis juger. L'article 2 de l'ancienne loi se lit comme suit :

> Nulles marchandises ou nuls passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre du Canada, si ce n'est sur des navires britanniques; et si des marchandises ou des passagers sont transportés, comme susdit, contrairement au présent acte, le capitaine du navire ou bâtiment faisant ce transport encourra une amende de quatre cents piastres, etc.

Et l'article 5 :

> Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps déclarer que les dispositions précédentes du présent acte ne s'appliqueront pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage et à transporter des marchandises et des passagers d'un port ou endroit à un autre dans ce pays.

Voilà donc ce qu'on aurait pu faire par un décret du conseil ; l'article 6 contient une disposition qui s'applique au cas des traités. La déclaration ministérielle faite le 17 décembre était absolument claire et précise : elle comprenait l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Suède, la Norvège, les Pays-Bas, le Danemark, la république Argentine, l'Italie, tous les pays à l'exception de la Grande-Bretagne. Quant à toutes ces contrées, le Gouvernement a déclaré qu'il ignorait qu'il existât des traités empêchant le Canada d'exclure du cabotage les vaisseaux de ces pays. Donc quant à toutes les raisons invoquées par l'honorable député de Hants qui n'a pas discuté la question de la concurrence des navires britanniques, le Gouvernement avait, avant que mon honorable ami prît la parole, expliqué clairement que rien ne l'empêchait d'agir à l'égard des navires de ces pays, parce que si on retranche ces derniers, il ne reste plus de pays pour faire concurrence au point de vue du commerce canadien, dans les eaux canadiennes, en invoquant les privilèges des lois relatives au cabotage. Donc la raison que l'honorable ministre des Douanes s'est efforcé de donner, en parlant de certaines difficultés mystérieuses, ne semble pas avoir existé, s'il faut en juger par la réponse fournie par le Gouvernement, il y a quelques jours. Il est bien évident que l'honorable ministre des Douanes n'a rien dit qu'on puisse invoquer comme raison pour retirer cette motion. On a refusé aide, consolation et espérance aux intéressés. Le fait est que le Gouvernement avait, d'après la loi, le pouvoir d'agir ; il connaissait ses privilèges ; il savait qu'il n'y avait aucun traité pour l'empêcher d'agir, cependant, il n'a rien fait. Le ministre des Douanes s'est contenté de répondre qu'il avait examiné ce sujet, et que ses collègues et lui-même continueraient à l'étudier, mais qu'ils pourraient rencontrer des difficultés dans leur chemin. De fait, ces difficultés n'existent pas. Mais assez sur ce point-là.

A mon sens, l'honorable représentant de Hants, au cours de ses remarques, n'a pas

fait allusion à la concurrence des navires marchands anglais. La Grande-Bretagne est une partie de l'empire, comme le Canada ; la situation change quand on en vient à discuter les relations qui doivent exister relativement au commerce de cabotage et à tout autre commerce entre la mère patrie et le Canada. Quant aux pays dont s'est plaint l'honorable député de Hants, il n'y en a pas un qui a un droit basé sur un traité, et le Gouvernement peut par décret rendu en conseil leur retrancher les privilèges du cabotage dont ils jouissent actuellement. Ce n'est pas ce qu'il a fait jusqu'à présent. Il peut exister de bonnes raisons pour excuser cette inaction, mais l'honorable ministre des Douanes n'en a fourni aucune.

Un autre fait intéressant à noter, c'est l'évolution qui semble se produire parmi les membres de la droite : c'est là une autre preuve des hommes qui ne sont pas appelés à diriger les affaires du pays, entretiennent des idées bien différentes de celles qu'ils prônent quand ils sont au pouvoir et qu'ils ont à assumer la responsabilité de scruter toutes les questions publiques. Je me rappelle avoir entendu des arguments (ou ce qui se passait pour être des arguments) invoqués ici, lorsque les libéraux étaient dans l'opposition et qu'ils déclaraient que la politique nationale était la cause de la décadence de l'industrie de la construction des navires. Ils nous disaient que c'était la protection qui faisait disparaître la marine marchande du Canada. Voilà ce qu'affirmaient des personnes qui remplissent maintenant les fonctions de ministres. Aujourd'hui, nos adversaires invoquent une autre raison ; ils nous l'offrent parce que le principe de la protection est aujourd'hui tout aussi appliqué qu'il l'a été de 1879 à 1896 ; cependant cette industrie n'est pas plus florissante. Il leur faut donc invoquer une autre raison que la protection pour expliquer cet état de choses. Ils n'avaient pas à se donner la discipline ; ils viennent nous dire que tout cela est dû à la disparition de l'industrie de la construction des navires en bois. Mais l'honorable ministre des Chemins de fer a fait une déclaration qui n'est pas de nature à nous faire reposer beaucoup d'espérance sur l'avenir de l'industrie de la construction des navires au Canada quand il a dit que ces navires norvégiens—nous leur donnons ce nom—sont réellement des vaisseaux canadiens construits au Canada et faisant le cabotage au Canada. Si les Canadiens ont construit ces navires et ont constaté qu'ils ne pouvaient s'en servir plus longtemps et qu'ils devaient les vendre aux Norvégiens, cela est bien de nature à nous faire comprendre ce qui se produirait, si le Gouvernement émettait ce décret interdisant le cabotage aux navires étrangers, dans l'espérance que ces vaisseaux seraient remplacés par des navires construits au Canada, manœuvrés par des équipages canadiens et appartenant à des capitalistes canadiens. S'il était impossible aux Canadiens propriétaires de navires de continuer la concurrence, s'ils ont dû vendre leurs vaisseaux aux Norvégiens qui semble-t-il peuvent les utiliser d'une façon plus économique, il ne reste pas beaucoup à espérer que même si l'on retranche ces privilèges de cabotage aux navires étrangers, nos propres vaisseaux pourraient figurer avantageusement.

Il semble que les Norvégiens cherchent à acquérir partout des vaisseaux, ainsi que l'a expliqué l'honorable député de Hants. Il faut aussi tenir compte du fait que le Canada ne concède pas les privilèges de cabotage aux pays qui ne lui accordent pas des avantages réciproques. Il peut se faire aussi que le Canada occupe au point de vue géographique une situation qui ne lui permet pas d'envahir les marchés de la Norvège ou d'aucun autre pays qui jouit des avantages dont je viens de parler et que nous leur accordons l'occasion et le privilège de faire le cabotage ici, ils nous rendent le réciproque.

Ce qu'il est intéressant à noter dans tout ceci, c'est que nos adversaires qui, durant plusieurs années, ont été des libre-échangistes, prêchant partout qu'il était de l'intérêt du consommateur de faire exécuter son ouvrage et d'acheter au meilleur marché possible, tout en vendant ses produits le plus cher possible, sont sortis cette atmosphère qu'ils ont respirée si longtemps et de cette région qu'ils habitaient. Ils semblent disposés, ce soir, à imposer un droit sur un navire qui transporte au Canada des marchandises destinés aux consommateurs, à un prix tellement bas que les armateurs canadiens ne peuvent faire concurrence aux propriétaires de ce vaisseau.

M. BLACK : L'honorable député voudra-t-il me permettre de l'interrompre ? Je ne veux pas rester sous le poids de cette accusation, car je n'ai jamais été partisan du libre-échange.

L'hon. M. FOSTER : On devra compter un membre de moins dans cette troupe qu'on suppose constituer l'état-major du parti. Non seulement nous avons vu ceux qui sont protectionnistes mais qui n'aiment pas à l'avouer, tels que ceux auxquels a fait allusion l'honorable ministre des Finances, mais nous avons maintenant des membres de ce grand parti du libre-échange qui se trouvent insultés, si on les appelle libre-échangistes et qui se hâtent de se lever pour déclarer hautement qu'ils n'ont jamais été et qu'ils ne sont pas partisans du libre-échange.

Aujourd'hui, ces messieurs de la droite veulent taxer ces navires-là et leur imposer assez de restrictions pour les empêcher de faire du commerce dans le pays, et pour les en chasser. En même temps, ils demandent à grands cris des subventions et des primes. Pourquoi ? Pour protéger les navires et le commerce canadiens. Acculés au pied du mur, rappelés au sentiment de leur responsabilité, forcés de régler ou de travailler à

régler une question, voilà qu'ils se font protectionnistes, subventionnistes, primistes et prohibitionnistes autant qu'il le faut pour empêcher les navires étrangers de faire du commerce au Canada. Il est quelques-uns de ces messieurs que je désespérerais de rendre prohibitionnistes à tout autre point de vue.

Ainsi, nous assistons à l'intéressant spectacle d'une révolution complète. Que reste-t-il maintenant, monsieur l'Orateur ? Est-il une ancienne croyance qu'ils n'aient répudiée ? Est-il une forme de protection qu'ils n'aient acceptée et qu'ils ne cherchent à faire passer, aujourd'hui, pour le seul régime fiscal qui puisse convenir à ce grand pays ? A la protection ils ont emprunté notre tarif général et les parties spéciales de ce tarif, ainsi que ce que la protection offrait de plus discutable : les primes. Ils ont primé tout ce que le parti libéral-conservateur avait primé, et non contents de cela, ils sont allés jusqu'à appliquer le système des primes aux navires de bois et de fer, à la ficelle d'engerbage, à l'huile, à l'acier, au fer et à tout ce qui peut être primé.

Je félicite, encore une fois, le parti libéral-conservateur d'avoir fidèlement mis sa vigoureuse doctrine en pratique, dix-huit années durant.

Sir WILFRID LAURIER : Fidèlement ?

M. FOSTER : Fidèlement et avec persistance. Je le félicite non seulement d'avoir semé de si bon grain, mais aussi d'avoir vu mûrir les épis qui ornent aujourd'hui les fauteuils de la droite et sont autant de preuves de la bonne qualité du grain et de la fertilité du sol. En poursuivant cette culture encore quelques années et en ayant soin de ne confier à la terre que le grain des meilleurs épis, on parviendra à rallier absolument le parti à la protection.

C'est au cours d'une réunion tenue à Saint-Jean, je crois, que l'on a prononcé le mot "harmonieux", un mot qu'il faut corriger. Il y a parfois harmonie entre le lion et l'agneau, quand l'un a dévoré l'autre. A Saint-Jean, le lion paraît avoir voulu faire régner l'harmonie en se traînant au dedans de l'agneau.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, il y a des années que je vois mon honorable ami se jouer de la vérité ; mais ce soir il va trop loin en cherchant à me faire croire qu'il a été, toute sa vie, je ne dirai pas un prohibitionniste, mais un protectionniste fidèle à sa doctrine. Comment peut-il se vanter de l'avoir été, d'après ce que nous venons d'entendre ?

Quelle politique vient-on de signaler à l'attention de la Chambre ? Cette politique, c'est qu'à une certaine époque, le gouvernement, je ne dirai pas dont mon honorable ami était membre, mais le gouvernement du parti dont il était membre, a fait une très grave exception au principe de la protection en permettant aux navires étrangers de venir faire concurrence aux nôtres. S'il est une chose dont une nation soit jalouse, qu'elle soit simplement protectionniste ou qu'elle soit libre-échangiste, c'est de garder pour elle-même son commerce côtier. Mais il appert qu'à une certaine époque de son règne, le gouvernement conservateur rendit un décret par lequel il violait cette saine doctrine et admettait un vaisseau norvégien, entre autres, à participer à notre commerce côtier. Est-ce là la protection indéfectible dont mon honorable ami s'est vanté il y a un instant ? J'ignore dans quelles circonstances fut rendu ce décret, je ne m'en suis pas enquis ; mais le gouvernement a cemmencé à faire des recherches à ce sujet. En tous cas, pour certaine raison, pour une bonne raison, je suppose, le gouvernement de ce temps-là a jugé à propos d'admettre les navires étrangers à faire concurrence aux nôtres relativement au commerce côtier, surtout le commerce de charbon de la Nouvelle-Ecosse, je crois. Ce qui me fait dire que le gouvernement devait avoir, pour cela, de bonnes raisons, c'est que, à ma connaissance, il y des années qu'on n'a pas fait une seule plainte. Mais nous avançons toujours et les Canadiens, surtout ceux des Provinces maritimes, en sont venus, depuis quelques années, à la conclusion qu'ils peuvent satisfaire eux-mêmes aux exigences de ce commerce, et ils tiennent à ce qu'on leur accorde le même privilège que toute autre nation accorde aux siens. A l'heure qu'il est, la population des Provinces maritimes croit, et à bon droit, je pense, que notre commerce côtier n'a plus besoin de la concurrence étrangère. Elle a donc prié le gouvernement canadien de s'occuper de cette question et d'abolir le privilège, accordé aux vaisseaux étrangers, de venir faire concurrence aux nôtres, et de conserver ce commerce aux Canadiens.

Toutefois, ce sujet demande à être étudié avec soin, et le Gouvernement ne doit pas chercher à précipiter une solution. Il nous a fallu scruter l'histoire de cette question et les circonstances qui avaient pu déterminer le gouvernement de ce temps-là à faire une telle exception à la doctrine universellement reconnue et en vertu de laquelle le commerce côtier d'un pays est réservé aux sujets de ce pays-là. Nous sommes à étudier cette question et je ne saurais trouver de réponse plus satisfaisante à donner à l'honorable député de Hants que celle que lui a donnée l'honorable ministre des Douanes en le priant de ne pas insister que le vote fut pris, parce que la question est à l'étude. Je puis assurer à l'honorable député de Hants qu'il sera fait comme l'a dit l'honorable ministre des Douanes. Il n'a pas dû s'attendre à nous voir trouver une solution immédiatement.

Je crois que l'honorable député de Pictou a dit fort à propos que, eussions-nous déjà songé à abolir ce privilège, nous ne devrions pas trop nous hâter de l'abolir, mais plutôt donner avis de notre intention, afin de ne porter préjudice à personne. Dans ce cas,

je suis sûr que mon honorable ami le député de Hants n'hésitera pas à retirer sa motion.

M. BLACK : En présentant ce projet de résolution, je n'avais pas du tout l'intention de le faire mettre aux voix. La discussion qui s'est faite ce soir d'une façon si approfondie, si large et si libre, me satisfait parfaitement. D'ailleurs, je suis sûr que l'honorable chef de l'opposition n'aurait pas vu d'un trop bon œil ma détermination à demander le vote lorsqu'il n'avait qu'une dizaine de ses partisans à ses côtés, et à profiter lâchement de cette occasion-là pour faire triompher ma demande. Pour ces diverses raisons, je suis satisfait de la discussion qui vient d'avoir lieu et je retire ma motion.

(La motion est retirée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DELIBERATION.

Etat indiquant (1) tous les montants qui, depuis le 1er juillet 1904, ont été dépensés (imputables sur le capital) pour donner plus de solidarité au ponts le long des chemins de fer de l'Etat; (2) le coût estimatif de chacun des travaux que l'on a l'intention d'exécuter pendant l'exercice 1907-08.—M. Crocket.

Copie de toute correspondance, pétitions et autres papiers adressés au département des Chemins de fer et des Canaux ou reçus par lui, de toutes personnes, organisateurs ou associations, demandant la création d'un système d'annuités pour les employés du chemin de fer Intercolonial.—M. Macdonald.

Etat indiquant le nombre de milles de lignes télégraphiques appartenant à l'Etat dans chacune des provinces et chacun des districts du Canada; les divers points reliés par ces lignes, les diverses stations sur chaque ligne et leur population respective; les dépenses et recettes respectives de chaque station et de la ligne pendant les dix ans expirés le 31 décembre 1906; le montant dépensé annuellement pendant ladite période a) pour la construction de nouvelles lignes et prolongements; b) pour réparations et entretien des lignes existantes; et la dépense totale pour a) la construction, b) les réparations et l'entretien des présentes lignes de télégraphe de l'Etat, et les recettes et frais d'exploitation desdites lignes par année.—L'hon. M. Foster.

Etat indiquant—

1. Au sujet de chaque compte pour tout paiement fait depuis le 1er janvier 1904 par le Gouvernement à la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer ou toute personne agissant au nom de la compagnie—a) quand le dit compte a été présenté pour paiement ; b) quand le montant spécifié dans le compte a été payé; c) le montant dudit compte; d) l'objet de la dépense.

2. Au sujet de chaque demande faite à l'auditeur général pour le paiement des deniers spécifiés ci-dessus,—a) le numéro de la demande; b) la date de réception et d'acceptation de la demande; c) le crédit auquel le montant est porté.

3. Au sujet de chaque chèque émis en paiement des comptes ci-dessus mentionnés,—a) le nom de la banque ; b) le numéro officiel du chèque; c) le nom de la personne à qui le paiement a été fait; d) la date de l'émission et du paiement; e) les endossements des chèques.—M. Crocket.

Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, mémoires et autres documents et papiers concernant les approvisionnements achetés ou commandés pour ou en rapport avec le steamer de l'État. le "Kestrel" depuis le 1er janvier 1903 jusqu'à date, y compris toute la correspondance entre tout officier du département ou agent du Gouvernement et le capitaine dudit steamer.—M. J. D. Reid.

STATUTS REFONDUS.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre un exemplaire des statuts refondus du Canada.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il en faire parvenir un à la bibliothèque, tout simplement pour qu'il soit plus facile de consulter cet ouvrage?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je tâcherai d'en envoyer un si c'est possible.

ELECTION CONTESTEE—DIVISION SAINT-ANTOINE, MONTREAL.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu de l'honorable juge en chef Tait et de l'honorable juge Taschereau, deux des juges choisis pour entendre les procès sur pétitions d'élection conformément à la loi concernant les élections fédérales contestées, leur jugement au sujet de la pétition d'élection relative à la division Saint-Antoine, Montréal, jugement renvoyant la pétition et déclarant le représentant de cette division dûment élu.

AJOURNEMENT—RAPPORTS, QUESTIONS, ETC.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il d'autres renseignements à nous communiquer au sujet des derniers volumes du rapport de l'auditeur général? Il serait désirable que nous eussions les autres parties de ce rapport, afin que la Chambre et surtout le comité des comptes publics fussent en état de se mettre à l'ouvrage.

L'hon. M. FIELDING: Je comprends parfaitement le désir de mon honorable ami, mais je n'ai pas d'autres renseignements à fournir. A la fin de la dernière session il a été clairement dit qu'à l'inauguration de ce nouveau système—les sessions d'hiver—nous ne pourrions pas avoir immédiatement sous la main tous les documents publics. Ce n'est pas une raison pour que nous ne travaillions pas de toutes nos forces à les

obtenir, mais il n'y a vraiment pas de retard. Il était absolument impossible que le rapport de l'auditeur général fût prêt au commencement de la présente session, mais je reverrai l'auditeur général.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre l'admet, il est important qu'on nous fasse parvenir les volumes en question. Dans le but de faciliter la publication de cet ouvrage, je suggérerais qu'il fût publié en un certain nombre de volumes, un volume par département, si c'est nécessaire. Je ne demande pas qu'il en soit ainsi tous les ans, mais seulement cette année, parce que nous nous trouvons dans des circonstances exceptionnelles.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN : Quelle sera la besogne de demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous occuperons d'abord du projet de résolution du ministre des Chemins de fer, et puis des bills.

M. R. L. BORDEN : Quant au bill du ministre de l'Intérieur au sujet des terres publiques, et au bill présenté par le premier ministre au sujet de la représentation au Nord-Ouest, il conviendrait de les retarder quelque peu.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez, écoutez.

M. R. L. BORDEN : D'abord, nous n'avons pas les renseignements qu'auraient dû nous fournir les rapports du recensement de l'année dernière au sujet de la distribution de la population dans les deux nouvelles provinces.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député veut-il parler de la distribution par comtés ?

M. R. L. BORDEN : Il nous faut savoir quelle est la population par townships ou par districts, afin de pouvoir juger si la distribution des comtés, telle que proposée par le Gouvernement, est équitable. Ainsi, le premier ministre le voit, nous aurions dû avoir les renseignements assez longtemps avant d'être appelés à discuter cette mesure.

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'aborderons pas l'étude de ce bill demain.

M. R. L. BORDEN : Nous désirons aussi des renseignements au sujet du bill du ministre de l'Intérieur concernant les terres publiques. Je ne saurais dire exactement, à l'heure qu'il est, quels devraient être ces renseignements.

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quinze minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 15 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. Charles Devlin, député du district électoral de Nicolet, est présenté à M. l'Orateur par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. Lemieux.

LA DÉMISSION DE L'HON. M. HYMAN.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre procède aux affaires je veux demander à l'honorable premier ministre s'il a lui-même ou si un membre de son gouvernement a reçu la démission de l'hon. M. Hyman, redigée dans la forme régulière. Je parle de sa démission de membre de cette Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

1re LECTURE

De cinq projets de loi :

Le 1er (n° 63), déposé par M. Parmelee, concernant la Masonic Protective Association ;

Le 2e (n° 64), déposé par M. Thompson, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Alsek au Yukon. Yukon.

Le 3e (n° 65), déposé par M. Bole, concernant la Annuity Company of Canada ;

Le 4e (n° 66), déposé par M. Campbell, tendant à constituer en corporation la cie du pont et du terminus d'Owen-Sound ;

Le 5e (n° 67), déposé par M. Macpherson, concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Coast-Kootenay.

POPULATION DE L'ALBERTA ET DE LA SASKATCHEWAN.

L'hon. M. FISHER : Monsieur l'Orateur, en réponse à une demande faite, hier soir, par l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) je dépose sur le bureau de la Chambre trois copies clavigraphiées des chiffres de la population des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. L'original a été envoyé à l'imprimerie, et comme il ne pourrait peut-être pas être imprimé d'ci à quelques jours, j'ai pris la précaution de faire faire ces copies pour l'usage de la Chambre en attendant.

NOMINATION DE NOUVEAUX SENATEURS.

M. CROCKET : Monsieur l'Orateur, conformément au désir exprimé par l'honorable premier ministre (sir Wilfrd Laurier) je renouvelle aujourd'hui ma remande au sujet

des nominations de nouveaux sénateurs pour la province du Nouveau-Brunswick.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette d'avoir à dire à mon honorable ami que vu l'absence de Son Excellence le Gouverneur général de la ville aujourd'hui, je ne puis lui donner le renseignement qu'il demande, mais s'il veut renouveler sa question demain peut-être que je pourrai le satisfaire.

M. R. L. BORDEN : C'est faire bien des embarras.

M. BENNETT : Je demanderai à l'honorable premier ministre si la nouvelle publiée dans les journaux disant que MM. Ross et Beith sont nommés sénateurs est exacte.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois faire à mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) la même réponse que j'ai faite à mon honorable ami du Nouveau-Brunswick (M. Crocket), c'est-à-dire que s'il veut renouveler sa question demain, je serai heureux de lui répondre.

ALIENATION DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. MONK : Je désire demander à l'honorable premier ministre s'il voudrait déposer sur le bureau de la Chambre le décret en conseil en vertu duquel le canal de Beauharnois a été aliéné. La question en est une qui intéresse présentement la ville de Montréal.

Sir WILFRID LAURIER : Je serai heureux de me conformer au désir de l'honorable député.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CREANT UNE CAISSE D'ASSURANCE POUR LES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. EMMERSON propose à la Chambre de se former en comité général pour examiner le projet de résolution suivant :

Arrêter: Il y a lieu de créer un fonds pour constituer des allocations viagères à certains employés en retraite de l'administration du chemin de fer intercolonial et de celui de l'île du Prince-Edouard, et d'autoriser une contribution du Trésor fédéral audit fonds, sur les recettes brutes desdits chemins de fer, pour une somme ne dépassant pas $100,000 par année.

Monsieur l'Orateur, avant de proposer l'adoption de cette résolution, je crois qu'il est désirable que je donne de courtes explications aussi concises que possible au sujet du bill que je me propose de déposer lorsque cette résolution aura été adoptée. Il y a plusieurs années déjà que le département des Chemins de fer s'occupe de la question de créer un fonds pour les employés de l'Intercolonial qui ont atteint un certain âge, ou qui sont devenus incapables de remplir leurs services. Le département des Chemins de fer n'a pas été le seul à s'occuper de la question, mais les employés eux-mêmes l'ont discutée. Dès 1902, se rendant compte de leur situation et de ce qui a été fait par d'autres compagnies de chemins de fer non seulement au Canada, mais sur tout le continent américain, ils se sont assemblés et ont discuté l'à-propos de pourvoir à leur avenir lorsqu'ils seraient obligés par l'âge ou par l'incapacité de se retirer du service. La question a été soumise à la commission des chemins de fer et plusieurs plans ont été proposés. Il y avait là une question du ressort des actuaires, et les différents projets ont été soumis, les uns après les autres, à des spécialistes en la matière, et finalement, le département—c'est-à-dire l'administration de l'Intercolonial et les employés du chemin de fer eux-mêmes—en sont venus à une entente. Cette entente a été consignée dans un bill que j'espère pouvoir déposer sur le bureau de la Chambre, et dont les dispositions seront, j'en suis sûr, favorables à l'administration du chemin de fer et aux employés eux-mêmes.

Il ne s'agit pas ici, monsieur l'Orateur, de faire la charité. Le projet que je soumettrai à la Chambre ne met pas les employés de l'Intercolonial dans la position de mendiants ou de gens recevant la charité du pays. C'est un projet qui implique la responsabilité, l'indépendance et le respect individuel des employés de l'Intercolonial, un projet qui en fera de meilleurs citoyens, de meilleurs employés, et qui, je crois, en raison de ces dispositions, sera approuvé par tous les citoyens du Canada ; c'est-à-dire qu'il placera les employés du chemin de fer dans une plus haute estime dans le pays. Pour résumer la question,—et les dispositions du bill, ainsi que je les expliquerai plus tard, me donneront raison—la proposition consiste en ceci que les employés du chemin de fer eux-mêmes laisseront chaque mois 1½ p. 100 de leur salaire pour former un fonds sur lequel ils pourront puiser dans les jours de l'adversité ou lorsqu'ils ne pourront plus gagner le salaire qu'ils recevaient dans leur jeune âge, et de son côté le Trésor fédéral, ou plutôt le chemin de fer, ajoutera à ce fonds une somme égale à celle déposée par les employés afin de venir en aide à ceux qui seront obligés par l'âge ou d'autres raisons, de se retirer du service. En résumé, nous proposons d'augmenter le salaire de chaque employé du chemin de fer d'un et demi pour cent, mais au lieu de payer cette somme tous les mois aux employés, on la mettra de côté pour constituer un fonds dont chaque employé retirerait plus tard sa part, une somme suffisante pour pourvoir à ses besoins dans le vieil âge. J'ai dit que ce plan ou ce projet avait été étudié par les employés et par le département. Il y a un précédent. Presque toutes les compagnies de chemins de fer, certainement, toutes les compagnies qui ont une certaine importance sur le continent américain, ont un fonds de ce genre. Ce n'est pas un fonds de retraite, quoique

dans le pays on l'ait généralement désigné sous ce nom. On devrait plutôt l'appeler un fonds de prévoyance dans les intérêts des employés de chemins de fer. Toutes les compagnies de chemins de fer du continent ont un fonds de ce genre, mais ils diffèrent de celui que nous voulons inaugurer en ce sens que les employés des chemins de fer américains et canadiens ne sont pas obligés d'y contribuer.

En Angleterre il y a aussi des caisses de prévoyance pour les employés de chemins de fer, mais là les employés y contribuent ; par exemple, sur l'un des principaux chemins de fer anglais, la compagnie fournit 2 p. 100 tous les mois au fonds et les employés la même somme. On demandera peut-être pourquoi nous proposons que le chemin de fer intercolonial fournisse sa part comme les employés eux-mêmes, et en réponse je dirai que ce sont les employés eux-mêmes depuis l'île du Prince-Edouard jusqu'à Montréal qui ont demandé unanimement qu'on leur permette de contribuer à ce fonds. Il est clair que de cette façon ils recevront plus à leur retraite et qu'ils seront plus indépendants. Ils ne seront pas dans la situation de mandiants recevant la charité du Gouvernement, mais au contraire, ils pourront se considérer comme des citoyens qui se respectent et qui contribuent à un fonds dont ils bénéficieront. D'un autre côté, il est, je crois, de l'intérêt du chemin de fer même d'ajouter sa contribution à ce fonds de prévoyance.

Je sais qu'on est d'opinion dans le pays que le nombre des employés de l'Intercolonial est extravagant ; je sais que cette idée est partagée par les membres des deux côtés de la Chambre. Cette idée existe surtout dans l'Ouest, mais je dois aux employés de l'Intercolonial, à son administration, à la Chambre et au pays de faire connaître les faits tels qu'ils sont. Les compagnies de chemins de fer ont considéré que ce sujet était tellement important qu'elles ont fait publier un livre sous le titre "Railway Provident Institutions in English-speaking Countries." Ce livre donne des statistiques concernant les fonds de prévoyance des chemins de fer en Angleterre en en Amérique. Il est vrai que l'Intercolonial est un chemin de fer de l'Etat et par ce fait se trouve dans une situation particulière, mais on n'oubliera pas, je l'espère, que nous devons l'administrer comme une entreprise commerciale. Je ne discuterai pas sur le point de savoir si cette administration s'est toujours inspirée du vrai principe des affaires.

C'est une question presque politique ou peut-être toute politique. Je demanderai simplement que l'on se rappelle qu'en dehors de toute autre considération l'exploitation du réseau de l'Etat est en soi une question d'affaires et qu'elle doit être examinée à ce point de vue. Que dans le passé nos chemins de fer nationaux aient été ou non gérés au point de vue des affaires, c'est là une autre question; mais il n'y a aucun doute qu'ils devraient l'être et c'est le devoir de la Chambre de voter les lois les plus avantageuses à l'administration de nos chemins de fer.

J'ai dit que l'opinion générale dans le pays était que l'Intercolonial avait un trop grand nombre d'employés. Je sais qu'il y a présentement à l'emploi de l'Intercolonial des personnes qui étaient au service de l'ancien chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et de l'European & North American Railway avant la construction de l'Intercolonial depuis cinquante ans. Un grand nombre de ces employés sont maintenant octogénaires ; j'en connais qui dépassent 80 ans, ou qui sont dans les 70 ans, la limite d'âge accordé par le psalmiste. Pourquoi garder ces employés au service du chemin de fer ? Je vais dire pourquoi. Depuis un grand nombre d'années, l'administration paie aux employés de chemins de fer de très bas salaires, à peine suffisants pour les dépenses de la vie, et les employés sur les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont eu beaucoup de peine à attacher les deux bouts. Heureusement en ces dernières années, les salaires ont été augmentés. Le fait que le Gouvernement était responsable du paiement de ces salaires rendait impossible à l'administration du chemin de fer—je ne fais pas de différence, quant au Gouvernement qui était au pouvoir—de les renvoyer après qu'ils avaient servi le pays toute leur vie, et à une époque où ils étaient incapables de faire d'autre travaux, surtout lorsque dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent ils n'avaient fait aucune épargne.

Malgré cela, je crois que je pourrais montrer d'après des statistiques authentiques que le chemin de fer intercolonial n'a pas plus chemin de fer intercolonial n'a pas plus d'employés par mille qu'aucun autre chemin de fer canadien ou américain. Il n'y a qu'un seul chemin de fer au Canada qui en a moins. Le réseau du Pacifique-Canadien a une longueur de 8,183 milles ; le nombre total de ses employés de toutes classes est de 35,132, soit 4.29 par mille. Le chemin de fer du Grand-Tronc a une longueur de 4,176 milles et le nombre total de ses employés de toutes classes est de 27,520, soit 6.5 par mille. Les réseaux de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard ont une longueur de 1,739 milles et 8,889 employés permanents de toutes catégories, soit 4.65 par mille, un peu plus que la moyenne du chemin de fer du Pacifique et beaucoup moins que la moyenne du Grand-Tronc. Pendant les mois de juillet et d'août, on emploie un certain nombre d'ouvriers temporaires ou supplémentaires pour faire des réparations, et quelquefois pendant l'hiver pour déblayer la voie dans les tempêtes de neige. Le nombre total d'employés permanents et temporaires sur le chemin de fer intercolonial et sur celui de l'île du Prince-Edouard est de 9,589, soit 5.5 par mille.

M. A. MARTIN : Le ministre connaît-il le nombre d'employés sur chaque chemin de fer séparément ?

L'hon. M. EMMERSON : Je n'ai pas ce chiffre sous la main, mais je pourrai l'obtenir. Je crois que l'on constatera que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à cause de sa voie étroite, n'a pas le même nombre d'employés par mille ; c'est mon opinion. Je constate que les chemins de fer suivants dans les Etats-Unis ont des caisses de prévoyance du genre que celles que nous voulons inaugurer sur l'Intercolonial, et ce sont les compagnies seules qui contribuent à ces fonds : les compagnies Atlantic Coast Line, Besserer and Lake Erie, Boston and Albany, Buffalo, Rochester and Pittsburg, Central Railway of New Jersey, Chicago and North Western, Delaware. Lackawana and Western, Houston and Texas Central, Illinois Central, New York Central and Hudson River, Oregon Railway and Navigation Co., Oregon Short Line, réseau de la Pennsylvanie est et ouest, Pennsylvania and Raleigh, Southern Pacific, Sunset Route, l'Union Pacific. Le tableau suivant donne la longueur d'un certain nombre de chemins de fer des Etats-Unis et le nombre de leurs employés par mille :

Chemins de fer.	Parcours en milles.	Nombre des employés.	Proportion des employés par mille.
Ann Arbour Railroad	291·9	1,563	5·4
Atlantic Coast Line Railroad	4,138·87	17,512	4·1
Baltimore and Ohio Railroad System	.....	.....	12·5
Bangor and Aroostock Railroad	412·0	1,370	3·3
Bessemer and Lake Erie Railroad	207·0	2,676	12·8
Boston and Albany Railroad	389·0	5,400	13·9
Boston and Maine Railroad	2,281·77	23,205	10·1
Buffalo, Rochester and Pittsburg Railway	500·5	4,454	8·8
Central Railroad Company of New Jersey	685·0	11,953	17·4
Chicago and Eastern Illinois Railroad	750·0	4,988	6·6
Chicago and Northwestern Railway	7,392·03	32,295	4·36
Chicago, Burlington and Quincy Railway	8,324·0	38,350	4·6
Cincinnati, Hamilton and Dayton Railway	1,015.09	5,449	5·3
Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific Railway	335·92	5,338	15·8
Cumberland Valley Railroad	163·15	1,784	10·9
Delaware, Lackawana and Western Railroad	965·30	33,307	34·5
Houston and Texas Central Railroad	690·0	5,391	7·7
Illinois Central Railroad	4,301·10	34,249	7·9
Lehigh Valley Railway	1,398·0	18,621	13·3
Long Island Railroad	391·76	5,415	13·8
Maine Central Railroad	815·83	4,172	5·1
New York Central and Hudson River Railroad	3,422·66	49,852	14·5
Norfork and Western Railway	1,722·0	15,394	8·9
Oregon Railroad and Navigation Company	1,123·0	4,180	3·7
Oregon Short Line Railroad	1,266·0	4,700	3·7
Réseaux du Pennsylvania Railroad (est et ouest)	10,913·89	172,024	15·7
Philadelphia and Reading Railway	1,467·8	23,721	16·1
Portland and Rumford Falls Railway	68·0	332	4·8
Southern Pacific Company (réseau du Pacifique)	5,831·0	31,766	5·4
Southern Pacific Company (réseau du couchant)	1,621·0	11,672	7·1
Texas and Pacific Railway	1,827·0	8,177	4·4
Union Pacific Railroad	2,933·7	15,336	5·2

Dans le cas du chemin de fer Norfolk and Western, le parcours en milles est à peu près le même que celui des chemins de fer du gouvernement canadien. La moyenne des employés sur ce chemin de fer par mille est de 8.9, tandis que la moyenne sur l'Intercolonial des employés permanents est de 4.65, et de 5.5 y compris les employés temporaires.

M. CROCKET : L'honorable ministre possède-t-il l'état des recettes par mille ?

L'hon. M. EMMERSON : Non, cela c'est autre chose. Je ne m'occupe présentement que du chiffre du personnel auquel se rapporte la résolution soumise à la Chambre. J'espère pouvoir étudier l'autre aspect de la question plus tard.

M. CROCKET : Le chiffre des recettes serait le plus à propos.

L'hon. M. EMMERSON : Il est facile d'évaluer l'état des recettes lorsque vous connaissez les prix de transport. La moyenne du nombre d'employés de ces chemins de fer que j'ai nommés est de 8.7 par mille et la moyenne de tous les chemins de fer des Etats-Unis, telle que nous la donne le rapport de la commission du commerce entre états pour l'année 1904, est de 6.11.

J'ai dit que la moyenne des employés sur les chemins de fer des Etats-Unis dépassait la moyenne des employés sur l'Intercolonial.

Il va de soi que dans le nord de ce continent, où nous avons le désavantage de tempêtes et à lutter contre la glace, il faut nécessairement un plus grand nombre de cantonniers. Conséquemment, malgré ces difficultés et nécessités, le chemin de fer intercolonial montre cependant une moyenne inférieure à celle de tout autre chemin de fer du Canada, à l'exception du chemin de fer canadien du Pacifique, et inférieure aussi à la moyenne de tous les chemins de fer des Etats-Unis, et il me semble alors que la prétention que le chemin de fer de l'Intercolonial a trop d'employés n'est pas fondée.

J'ai dit que les employés du chemin de fer de l'Intercolonial, de leur propre mouvement et volontairement, ont proposé de contribuer à ce fonds de prévoyance, et les raisons m'en semblent tellement concluantes que je ne crois pas nécessaire de les discuter. J'accepte tout simplement leur proposition. Ils sont directement intéressés et leur proposition signifie que le chemin de fer de l'Intercolonial sera associé avec eux pour pourvoir aux jours de leur retraite afin qu'ils puissent remplir leurs devoirs quotidiens avec plus de satisfaction. Naturellement, le résultat immédiat de la mise en vigueur du bill qui sera basé sur ces résolutions sera que l'Intercolonial devra se dispenser des services d'un grand nombre d'employés qui ont dépassé l'âge auquel ils peuvent rendre des services en rapport avec les salaires qu'ils reçoivent. Si la loi y avait pourvu, l'administration du chemin de fer de l'Intercolonial aurait mis ces employés à leur retraite, au lieu de continuer de leur payer leur plein salaire, parce qu'ils étaient réellement des pensionnaires émargeant au budget de l'Intercolonial. Ils reçoivent leur salaire complet, mais ne rendent pas des services équivalents à la somme qu'ils reçoivent. Eux-mêmes l'admettent comme tout le monde, et dans l'intérêt du chemin de fer il est nécessaire que l'on fasse un changement sans nuire à ces employés. Je sais que dans plusieurs cas il faudra remplacer ces employés, mais dans plusieurs cas aussi la chose ne sera pas nécessaire, car il y a longtemps qu'ils ont dépassé l'âge où ils peuvent se rendre utiles. On dira peut-être qu'il est mal d'en agir ainsi. On dira aussi que l'administration de l'Intercolonial n'avait pas raison de continuer à retenir les services de ces employés, mais je prétends que tout administrateur du chemin de fer de l'Intercolonial qui aurait renvoyé ces employés sommairement aurait soulevé un cri de protestation d'un bout du pays à l'autre. Je ne crois pas que l'opinion publique aurait approuvé une telle action et je suis prêt à en accepter ma part de responsabilité. Mon honorable ami (M. Haggart), lorsqu'il était ministre des Chemins de fer, avait ces employés sous ses ordres et ne les a pas renvoyés. Quelques-uns de ces employés qui ont été très longtemps dans le service sont morts et il n'y a pas de nécessité de pourvoir à leur pension, mais il faut pourvoir à ceux qui vivent.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement pourrait peut-être essayer de les rembourser.

L'hon. M. EMMERSON : Mon honorable ami pourrait peut-être s'occuper d'obtenir leurs reçus, si nous devons les rembourser.

La proposition est d'abord de créer un fonds au moyen d'une contribution par les employés de 1½ p. 100 des salaires qu'ils reçoivent par mois et le Gouvernement contribuerait une somme égale, mais qui ne devrait pas dépasser 100,000 piastres par année. Le fonds portera intérêt.

L'hon. M. FOSTER : A quel taux ?

L'hon. M. EMMERSON : A 3 p. 100. Même intérêt que dans les banques. Ce fonds sera géré par un conseil d'administration composé de cinq membres, qui comprendra le gérant général et deux fonctionnaires du réseau à la nomination du ministre. Le gérant général sera membre du conseil et président de droit, et le ministre des Chemins de fer désignera annuellement deux membres pris parmi les fonctionnaires du réseau. Les employés nommeront les deux autres membres, c'est-à-dire que l'administration de l'Intercolonial sera représentée dans cette commission par trois fonctionnaires et les employés par deux qu'ils choisiront eux-mêmes où ils voudront. Le bill contiendra un article réglementant l'élection de ces représentants, car je ne crois pas qu'on y ait pourvu, et je proposerai un amendement concernant la première élection qui devra être faite. Naturellement, le fonds qui sera ainsi créé appartiendra à Sa Majesté et sera administré et distribué sous la direction du conseil et en vertu de règlements qu'il pourra rendre. Le siège de ce conseil est fixé à Moncton. Les participants au fonds de retraite seront divisés en différentes catégories. Je ne saurais mieux faire que de donner lecture de l'article du bill qui statue à cet égard. Il est conçu comme suit

Les classes suivantes d'employés auront, sur la recommandation de la commission et l'approbation du ministre, subordonnément à cette loi et aux règlements de la commission lorsque le ministre les mettra à leur retraite, droit pour le reste de leur vie aux allocations mensuelles prévues dans cette loi.

Classe "A", comprendra ceux qui auront atteint l'âge de 60 ans, et moins de 70, lorsqu'ils auront fait 15 ans de service et seront devenus physiquement ou mentalement incapables de remplir les services requis d'eux

Classe "C" comprendra ceux qui ont atteint l'âge de 65 ans après 15 ans de service et demanderont à prendre leur retraite.

Classe "D" comprendra ceux, qui, après 25 ans de service seront devenus permanem-

ment incapables par suite de blessures reçues à l'emploi du chemin de remplir les services requis d'eux.

Classe "E" comprendra ceux qui, avant la mise à exécution de cette loi entreront dans le service à un âge tellement avancé qu'ils atteindront 70 ans avant d'avoir fait 15 ans de service, pourvu qu'ils en aient fait au moins dix, lorsqu'ils auront atteint l'âge de 70 ans.

L'allocation mensuelle devant être payée en vertu de ce bill sera de 1½ p. 100 du salaire mensuel que recevait l'employé pendant les dix ans précédant sa retraite, c'est-à-dire si un employé a reçu un salaire mensuel de $50 pendant les dix années précédant sa mise à la retraite, il recevra une allocation de 1½ p. 100 de cette somme, soit 75 cents multiplié par son nombre d'années de service. S'il a été employé pendant trente ans, il se retirera alors avec une pension mensuelle de $22.50. Ce n'est pas, il faut en convenir, une somme princière, mais ce sera toujours une aide ou un secours dans les circonstances. Cet employé pourrait peut-être gagner quelque chose à part cela, mais non pas à l'emploi du chemin de fer intercolonial.

M. CROCKET : Les employés du Canadian Eastern Railway participeront-ils à ce fonds ? Et dans quelle mesure ? Est-ce que leurs années de service sur ce chemin de fer avant son acquisition par le gouvernement fédéral seront comptées ?

L'hon. M. EMMERSON : Cette question ne m'a pas été signalée, mais elle mérite examen.

M. CROCKET : J'espère que le ministre lui donnera une attention favorable.

L'hon. M. EMMERSON: Le Gouvernement a fait l'acquisition du Canadian Eastern il y a deux ou trois ans et les employés de ce chemin de fer ont été maintenus dans leurs services. J'admets que cette question mérite d'être étudiée. Ces employés seront appelés par ce bill à contribuer à ce fonds.

M. DANIEL : N'accordera-t-on pas des secours en cas d'accidents mettant les employés dans l'impossibilité de remplir leur service ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, il y a un article à cet effet.

M. DANIEL : Je crois que cet article n s'applique que dans les cas où un employé a plusieurs années de service.

L'hon. M. EMMERSON : Il y a une association de secours qui prévoit ces cas-là. Au sujet de ce fonds que nous voulons créer par le moyen de ce bill, nous estimons que les employés contribueront une somme d'environ $29,800, disons $30,000. Les employés du chemin de fer intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard fourniront à peu près la même somme. Après une étude sérieuse de la question, je crois pouvoir dire que pendant la première et la deuxième année l'administration du chemin de fer intercolonial aura de l'argent de reste lorsqu'elle aura payé les pensions. J'explique cela par le fait que l'on rayera du bordereau de paye un certain nombre d'employés qui aujourd'hui reçoivent leur salaire en entier et qui en vertu des nouvelles dispositions n'en recevront qu'une partie.

Ainsi l'ouvrier qui est payé $50 par mois recevra $22.50. Une des dispositions du bill règle que personne ne quittera le service avec une indemnité de moins de $20 par mois, c'est-à-dire que le minimum d'indemnité est $20 et le maximum : les deux tiers du salaire mensuel ou du traitement annuel.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre dit que le minimum de l'indemnité est de $20 par mois. Il a déclaré il y a un instant que ce fonds de retraite ne réalisera que $7.50 par mois, que 1½ p. 100 sur un salaire de $50 par mois produirait après dix ans, $7.50 par mois seulement. Comment peut-il arriver au chiffre de $20 ?

L'hon. M. EMMERSON : L'ouvrier peut n'avoir pas contribué jusqu'à concurrence de cette somme, mais il ne recevra en tout cas que 1½ p. 100 de son salaire mensuel. 1½ p. 100 de $50, par exemple, donne 75 cents.

L'hon. M. HAGGART : Supposons qu'il ait dix ans de service.

L'hon. M. EMMERSON : Il ne peut prendre sa retraite dans les dix ans. Il doit avoir atteint une certaine limite d'âge avant de prendre sa retraite. Mais, d'après la loi, s'il a droit à une pension quelconque, il ne recevra jamais moins de $20 en abandonnant le service. J'ai oublié de faire une déclaration qui entraîne un principe. Quand un employé a versé sa contribution pendant un certain nombre d'années et qu'il juge à propos d'abandonner le service, il a droit à un remboursement proportionnel qui lui sera payé ; ou si un employé meurt après avoir contribué pendant plusieurs années au fonds, sa veuve ou ses enfants ont droit à un remboursement.

L'hon. M. FOSTER : Il y a un point que je ne saisis pas bien clairement. Supposons que ce bill devienne loi et entre en vigueur le 1er juillet ou le 1er janvier. Un employé meurt qui a 30 ans de service et qui n'a rien contribué au fonds de retraite. Qu'est-ce que la loi prévoit en pareil cas ?

L'hon. M. EMMERSON : Il ne peut participer au fonds de retraite.

L'hon. M. FOSTER : Il n'a pas eu le temps d'y participer. Il a travaillé pendant trente ans et a été payé. Supposons que cette loi entre en vigueur. Si cet employé continue de travailler pendant trente ans, il versera au fonds de retraite. Mais s'il devient invalide ou s'il meurt ?

L'hon. M. EMMERSON : Je dirais que c'est tant pis pour lui et pour sa famille.

L'hon. M. FOSTER : Supposons qu'il devient invalide et qu'il soit renvoyé du service. S'il n'a pas contribué au fonds, que reçoit-il ? Ce cas est-il prévu dans le projet de loi ?

L'hon. M. EMMERSON : Actuellement, l'employé peut réclamer le bénéfice de certains avantages que lui accorde le régime existant ; mais il n'en a aucun d'après ce projet.

L'hon. M. FOSTER : Il faudra qu'il remplisse les conditions de la loi projetée ?

L'hon. M. EMMERSON : Précisément.

M. R. L. BORDEN : De sorte que cette loi ne sera d'aucun avantage pour les personnes qui ont été longtemps dans le service et qui seront mises à la retraite ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui ; une des dispositions de cette loi est d'accorder leur retraite à ceux qui ont été longtemps dans le service.

M. R. L. BORDEN : C'est la question que l'honorable député de Toronto-nord (M Foster) vient de poser, et à laquelle l'honorable ministre a répondu négativement.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne l'ai certainement pas compris.

L'hon. M. FOSTER : Oui, c'est ce que je demandais. Je disais : supposons qu'il y ait en fonctions un certain nombre d'employés de trente ans de service, lorsque cette loi entrera en vigueur. Ils sont âgés de quatre-vingt ans et doivent être mis à la retraite, que reçoivent-ils ? Ils n'ont rien versé au fonds de pension.

L'hon. M. EMMERSON : Ils sont protégés par la loi comme ceux qui contribuent au fonds. Vous pouvez voir à la lecture de ce bill que dès que la loi entrera en vigueur les employés qui auront atteint un certain âge....

M. STOCKTON : Elle s'applique immédiatement ?

L'hon. M. EMMERSON : Certainement. Je dis que tous ceux qui auront atteint l'âge déterminé qui donne droit à l'allocation de retraite recevront cette allocation.

L'hon. M. FOSTER : C'est ce que je voulais savoir.

L'hon. M. EMMERSON : Je m'excuse à notre honorable collègue. Je ne l'avais pas compris.

L'hon. M. FOSTER : Alors, à ce point de vue, l'allocation est payée à titre gratuit par le trésor de l'Etat.

L'hon. M. EMMERSON : Précisément ; à ce point de vue seulement, et même ainsi, c'est encore à l'avantage du chemin de fer. Le Trésor fédéral paye cette pension pour débarrasser le chemin de fer de l'Intercolonial des employés qui ne sont plus en état de remplir leurs fonctions, car aujourd'hui même, c'est en réalité une pension que le Trésor fédéral et cependant, cette pension est le plein montant de leur salaire. Je dis donc devant la Chambre et devant le pays qu'il faut statuer législativement à l'égard de ces employés. Ils ont servi leur pays pendant de longues années et l'Etat leur doit cette récompense. Je crois que c'est un acte raisonnable et juste en même temps qu'humanitaire et qui recevra, je l'espère, l'approbation unanime du public, même de ceux qui ne sont pas intéressés dans les affaires du chemin de fer intercolonial.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi n'avez-vous pas fait mention de ces dispositions dans votre annexe ? Ou pourquoi les avez-vous passées sous silence après avoir lu les autres ?

L'hon. M. EMMERSON : Vous les trouverez dans l'annexe, dans cette disposition même qui a trait à cette matière.

L'hon. M. HAGGART : Vous ne les avez pas lues.

L'hon. M. EMMERSON : Non.

L'hon. M. FOSTER : Nous voulons tout simplement connaître l'étendue du projet.

L'hon. M. EMMERSON : Tout ce que je veux, c'est de le faire connaître d'une façon aussi concise que possible.

M. LENNOX : Cette loi sera-t-elle obligatoire ? Tous les employés du chemin de fer seront-ils tenus de demander le bénéfice de la loi ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui ; et une autre disposition de cette loi règle que personne, journalier ou ouvrier, n'ayant aucunes connaissances techniques des travaux de chemin de fer ne sera engagé au service du chemin de fer intercolonial s'il est âgé de plus de trente-cinq ans. Et quiconque a des connaissances pratiques en travaux de chemins de fer, ne recevra pas d'emploi s'il est âgé de plus de quarante-cinq ans. C'est encore un aspect avantageux de la loi au point de vue du chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER : Une autre question. Le ministre prescrit-il l'examen médical des aspirants avant leur entrée dans le service ?

L'hon. M. EMMERSON : Une disposition exige que tout nouvel employé doit au préalable avoir subi un rigoureux examen médical.

L'hon. M. FOSTER : C'est indispensable.

L'hon. M. EMMERSON : Absolument nécessaire, et il doit être âgé de moins de trente-cinq ans s'il n'a pas d'expérience en travaux de chemins de fer, et de quarante-cinq ans, s'il a de l'expérience. Dans tous

les cas, l'aspirant doit subir l'examen médical avant d'être engagé.

M. CROCKET : Cette disposition s'applique-t-elle à toutes les branches du service ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

M. BRODER : C'est donc que vous espérez engager des hommes qui ont acquis de l'expérience sur les autres chemins de fer ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, si nous en avons besoin. La loi ne nous en empêche pas et n'empêche pas, non plus, un ouvrier expérimenté de s'engager à l'Intercolonial.

M. BRODER : La loi vous permettra-t-il elle de congédier les ouvriers qui n'ont pas d'expérience ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne comprends pas l'honorable député.

M. BRODER : Dois-je comprendre que les hommes qui n'ont pas d'expérience ne seront pas employés s'ils sont agés de plus de trente ans ?

L'hon. M. EMMERSON : Quiconque demande de l'emploi à l'Intercolonial doit avoir moins de trent-cinq ans s'il n'a pas d'expérience, c'est-à-dire qu'il doit être âgé de trente-cinq ans ou moins avant de pouvoir être engagé, et il doit subir l'examen médical. Les experts, ceux qui ont des aptitudes dans quelque branche spéciale du service doivent être âgés de quarante-cinq ans au plus.

M. STOCKTON : Cette règle ne s'applique pas aux employés actuels ?

L'hon. M. EMMERSON : Non ; la loi s'applique aux employés qui seront engagés à l'avenir sur l'Intercolonial ou sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. CROCKET : Dois-je comprendre que personne ne pourra avoir de l'emploi sur ce chemin de fer après l'âge de quarante-cinq ans ?

L'hon. M. EMMERSON : Comme vous dites.

M. BERGERON : Combien d'hommes participeront aux avantages de la loi projetée ?

L'hon. M. EMMERSON : Tous les employés de l'Intercolonial seront soumis à l'empire de cette loi dès qu'elle sera en vigueur.

M. BERGERON : Combien ?

L'hon. M. EMMERSON : Environ...

L'hon. M. FOSTER : Plus de 8,000.

L'hon. M. EMMERSON : L'Intercolonial emploie 8,000 hommes.

M. BERGERON : Les autres chemins de fer, par exemple le Pacifique-Canadien ou le Grand-Tronc ont-il de pareils règlements en vigueur?

L'hon. M. EMMERSON : Oui ; je l'ai déjà dit. Le Pacifique Canadien a un plan analogue en vigueur. Je crois, cependant, que la compagnie contribue elle-même le plein montant du versement au fonds de retraite. Les ouvriers n'ont rien à payer. Je ne suis pas certain, mais je crois qu'un projet de loi sera déposé au cours de la présente session pour modifier le régime qui a été jusqu'ici en vigueur sur le Grand-Tronc.

M. LENNOX : Cette loi affectera-t-elle de quelque façon les dispositions actuelles relatives à l'assurance des employés ?

L'hon. M. EMMERSON : Non ; mais par la suite, les employés ne pourront pas se prévaloir des avantages des deux dispositions. Ils pourront continuer ou commencer à se faire assurer, car l'association actuelle de secours sur l'Intercolonial contient une disposition relative à l'assurance. Les employés peuvent continuer à en faire partie. Elle contient en outre une disposition en cas d'infirmité. Les employés peuvent cesser de se prévaloir de cette disposition et recevoir une indemnité en cas d'invalidité. Ils peuvent en même temps se prévaloir du nouveau plan et recevoir également une indemnité en cas d'infirmité. Je sais qu'une certaine somme a été affectée chaque année sur les recettes de l'Intercolonial. Ce versement a été fait depuis vingt ans et plus, c'est-à-dire depuis l'établissement du fonds des employés invalides. Une certaine somme tirée des recettes a été versée à ce fonds en faveur de la société. Je ne sais pas si cette somme est votée par le Parlement ou si elle est autorisée par une ancienne loi.

L'hon. M. HAGGART : Le Gouvernement contribue-t-il à la caisse d'invalidité ou au fonds d'assurance ?

L'hon. M. EMMERSON : Il a contribué dans le passé, je crois, $6,000 par année. Il versait cette somme au fonds de la société qui la distribuait selon les cas.

M. R. L. BORDEN : Si un employé a contribué pendant une vingtaine d'années à ce fonds et qu'il meurt dans le service, sa famille reçoit-elle une indemnité ?

L'hon. M. EMMERSON : Dans les cas de ce genre, les versements seraient presque totalement remboursés. J'ajouterai que la plupart de ces dispositions ont été proposées par les employés eux-mêmes qui se sont réunis de temps à autre dans les principales villes sur le parcours de l'Intercolonial et ont choisi des délégués qui ont rédigé un plan dont le projet de loi est la reproduction presque fidèle. Il y a des différences qui vaudront la peine d'être discutées.

M. STOCKTON : Un employé qui aurait contribué 1½ p. 100 pendant une vingtaine d'années et qui démissionnerait ou serait

destitué de ses fonctions recevrait-il une compensation ?

L'hon. M. EMMERSON : Tout cela est prévu dans le bill. S'il y a motif à son renvoi, telle que négligence ou quelque délit. . .

M. CROCKET : Excès de zèle politique, par exemple.

L'hon. M. EMMERSON : Ce cas n'est pas prévu. On ne renvoie personne du service pour ses opinions politiques depuis 1878. S'il en eut été ainsi, que d'employés qui sont encore en fonctions auraient été renvoyés en 1896.

M. BARR : Vous avez fait des destitutions pour ce motif.

L'hon. M. EMMERSON : Une certaine personne haut placée dans son département avait fait tant d'extravagances, qu'il a fallu la renvoyer.

M. MORIN : Un employé qui travaille pendant quelques jours et se fait blesser, recevra-t-il une indemnité aux termes de ce bill ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne sais pas si la Chambre sera disposée à étendre le bénéfice de la loi aux employés temporaires du chemin de fer.

M. MORIN : Le malheureux est obligé de vivre pour jouir des avantages de la loi.

L'hon. M. EMMERSON : Il doit être employé permanent avant de jouir des avantages de cette mesure.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Dorchester (M. Morin) parle d'un employé permanent qui est blessé après avoir été quelques jours seulement dans le service.

L'hon. M. EMMERSON : Je crois qu'une disposition du bill permet au conseil d'administration de décider si l'indemnité doit être payée dans ces cas, ayant égard aux années de service.

L'hon. M. HAGGART : Il y a une autre loi qui s'applique au cas d'invalidité.

L'hon. M. EMMERSON : Je crois que ce projet de loi contient aussi une disposition à cet effet, mais elle pourra être discutée en comité général.

M. CROCKET : L'honorable ministre n'a pas donné toute sa réponse au sujet du renvoi d'un employé.

L'hon. M. EMMERSON : Si l'employé reçoit un congé motivé, il ne lui sera rien remboursé. L'employé qui abandonnerait volontairement le service au bout d'un an ou deux, serait dans le même cas. Ce serait une injustice à faire aux autres employés s'il était remboursé. Il aurait reçu la protection du fonds de pension pendant qu'il y contribuait et il aurait le privilège de se faire rembourser en cessant par caprice ou fantaisie de travailler ? Toutefois, une disposition autorise le conseil à prendre en considération le cas d'un employé qui abandonnerait le service après un certain nombre d'années. Je crois qu'on s'apercevra que la proposition a été préparée avec soin, dans l'intérêt du réseau et dans l'intérêt de ses employés. C'est le principe de la coopération qui en est la base et il y est appliqué dans un esprit d'impartialité et de justice. J'espère que ce projet de loi sera favorablement accueilli et j'invite la Chambre à apporter à sa discussion le concours de ses lumières. Bien que je dépose ce bill au nom du Gouvernement, ce n'est pas une mesure politique ; elle n'est pas motivée par les considérations politiques et nous devons l'envisager comme telle.

M. MORIN : La famille d'un employé qui aurait contribué pendant une vingtaine d'années à ce fonds recevrait-elle quelque indemnité ?

L'hon. M. EMMERSON : Elle recevrait le total des contributions. Il ne s'agit pas ici d'une société d'assurance ; il y a une société d'assurance fonctionnant sur le chemin de fer de l'Intercolonial. Le projet en discussion prévoit seulement le paiement d'une pension aux employés du réseau de l'Etat, lorsqu'ils sont devenus incapables de travailler sur le chemin de fer.

M. SPROULE : C'est plus qu'une pension puisque l'indemnité continue même après la mort.

L'hon. M. EMMERSON : Nous ne payons rien après la mort.

M. SPROULE : J'ai cru comprendre que le ministre a dit, en réponse à une question posée par la gauche, qu'à la mort d'un employé qui a contribué pendant un certain nombre d'années au fonds de retraite, le total de ses contributions était remboursé à sa famille.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai dit que c'est le total des sommes qu'il a versées au fonds.

M. SPROULE : Le Gouvernement n'y ajoute rien ?

L'hon. M. EMMERSON : Non, sa famille ne reçoit que juste ce qu'il a contribué.

M. STOCKTON : Le Gouvernement paie-t-il l'intérêt sur cette somme ?

L'hon. M. EMMERSON : Non, tout simplement le montant de ses contributions.

M. LOGAN : Qui est-ce qui défraie l'examen médical ?

L'hon. M. EMMERSON : La caisse de retraite.

L'hon. M. HAGGART : Monsieur l'Orateur, il ne saurait y avoir beaucoup d'objection au projet du ministre de créer un

fonds de retraite ou allocation comme on l'entendra. Les employés du chemin de fer sont appelés à contribuer 1½ p. 100 de leurs salaires, soient $29,000 par année, montant égal à celui que doit verser le Trésor fédéral. C'est virtuellement, comme dit le ministre une augumentation de salaires de 1½ p. 100 que le Gouvernement accorde à ses employés de l'Intercolonial. Ce total de $58,000 par année est porté au fonds à 3 p. 100 et s'accumulera au bénéfice des vieux employés du chemin de fer qui recevront une pension ou allocation. Le ministre a raison de dire qu'il est difficile de prévoir pour les vieux employés, quand il n'y a rien dans la loi à cet effet lorsqu'ils sont mis à la retraite. Dans ces circonstances, il est presque obligatoire de maintenir en fonctions et pendant un grand nombre d'années un certain nombre d'employés qui ne sont plus d'utilité. Jusque-là, la mesure est avantageuse pour l'administraton du chemin de fer, en lui permettant de mettre à la retraite ceux dont les services ne sont plus utiles. Si le ministre nous avait donné des tableaux comparatifs avec les autres chemins de fer qui ont adopté ces méthodes, nous aurions pu nous assurer si son plan est acceptable pour le chemin de fer intercolonial. Si j'ai bien compris, ses comparaisons ne portent que sur une couple de chemins de fer, entre autres, je crois, le New-York Central qui, paraît-il contribue 2 p. 100 et les employés, 2 p. 100.

L'hon. M. EMMERSON : L'honorable député fait erreur. J'ai établi une comparaison avec un chemin de fer d'Angleterre. J'ai dit que dans ce pays la compagnie exige dans tous les cas que les employés contribuent leur cote part et la compagnie en fait autant. J'ai mentionné le chemin de fer North-Eastern qui contribue 2 p. 100 et qui exige une contribution parille de ses employés.

L'hon. M. HAGGART : Je me suis trompé en disant que la comparaison était avec un chemin de fer américain. J'aurais préféré la comparaison avec les chemins de fer canadiens. Il n'a parlé que du Pacifique-Canadien qui, a-t-il dit, contribue tout le fonds de retraite.

L'hon. M. EMMERSON : Tous les chemins de fer américains contribuent la totalité du fonds de retraite. Les employés n'ont rien à débourser.

L'hon. M. HAGGART : Il y a peu de fonds de pension en Amérique, s'il en est ainsi.

L'hon. M. EMMERSON : J'en ai donné la liste.

L'hon. M. HAGGART : Je crois que le ministre se convaincra que ce ne sont pas des fonds de retraite, mais simplement des fonds de secours en cas d'accident, afin d'indemniser les ouvriers de la perte de temps. Dans bien des cas, les compagnies de chemins de fer demandent à leurs employés de se lier par contrat à ne pas les tenir responsables en dommages. Le ministre toutefois est plus familier que moi avec ce sujet, car je ne l'ai pas beaucoup étudié en ces derniers temps.

Le ministre a fait une petite digression pour dire que l'opinion dans le pays, surtout dans l'Ouest, est qu'il y a trop d'employés sur l'Intercolonial. Il a cité des statistiques pour prouver qu'il n'en est pas ainsi. Il a donné le nombre d'employés par mille sur la plupart des chemins de fer du continent. Quelles relations y a-t-il entre ce raisonnement et la question de savoir s'il y a trop d'employés sur l'Intercolonial ? Si un chemin de fer a 100 milles de longueur et emploie six hommes par mille et un autre chemin de fer a 100 milles de longueur et emploie 36 hommes par mille, comment cette comparaison peut-elle établir que l'un ou l'autre a trop d'employés ? La base de calcul est la somme de travail qu'ils font, le chiffre du trafic des marchandises et des voyageurs. Le nombre de milles de la ligne ne compte pour rien dans ces comparaisons. Je ne comprends pas pourquoi le ministre s'est donné la peine de faire préparer ce tableau et pourquoi ses fonctionnaires le lui ont préparé. Le ministre n'est pas très précis sur certains points. Ainsi, il n'est pas sûr si les employés du chemin de fer de l'Est du Canada, ceux du chemin de fer de comté de Drummond et les employés conjoints du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et de l'Intercolonial qui travaillent pour cette administration commune, à Montréal, bénéficieront des avantages de cette loi.

Le ministre ne paraît pas avoir songé à cela. Il croit cependant qu'il est possible de statuer dans ce sens. Nous jugerons par nous-mêmes quand le projet de loi sera distribué. J'ai compris que le fonds sera porté à $100,000, et je suis heureux de constater, par la déclaration du ministre, qu'il est peu probable que le Trésor fédéral contribue sous peu plus de $30,000 à $40,000 au fonds de retraite. Je constate aussi avec plaisir que le montant probable qui sera en disponibilité pour deux ou trois ans à venir, vu le nombre actuel des employés et la condition de l'Intercolonial et l'intention formelle du ministre de vouloir réduire le nombre de ces employés, quand ce bill viendra en vigueur, sera d'environ $60,000 par année.

Cette mesure, je m'empresse de le dire, est de celles que j'aurais moi-même proposée. La plupart des pays du monde ont des lois de cette nature, dont l'objet est la création d'un fonds de pension pour les vieux employés, non seulement les employés des chemins de fer de l'Etat, mais les autres également. Si je ne me trompe, l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) veut généraliser ce système et faire en sorte qu'il s'applique à tous les habitants du pays.

L'hon. M. EMMERSON : En manière d'explication, je dirai à l'honorable député qu'il

trouvera dans le projet de loi une disposition aux termes de laquelle tous les employés de l'Intercolonial au moment de la mise en vigueur de la loi profiteront des avantages qu'elle comporte.

L'hon. M. HAGGART : Le temps de service accompli par ces employés sur quelques lignes avant leur acquisition par l'Etat, comme le Drummond, et de ceux qui sont à l'emploi collectif du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et de l'Intercolonial, aux gares terminus de Montréal, sera-t-il reconnu par la loi projetée ?

L'hon. M. EMMERSON : Je le voudrais. Si les dispositions du bill ne prévoient pas ce cas, je proposerai qu'elles soient modifiées.

M. R. L. BORDEN : Il est manifestement impossible d'entrer dans les questions de détail sur un simple avis de résolution ; il ne conviendrait pas d'ailleurs de le faire. Le ministre lui-même, comme il l'a avoué, n'est pas encore suffisamment versé dans son sujet. Nous pouvons tout simplement discuter le principe qui est en jeu et pour ce qui en est, je l'approuve. Le même principe, c'est-à-dire la création d'un fonds de retraite pour venir en aide aux vieux employés, soit des sociétés commerciales, soit de l'Etat, comme dans ce cas-ci, ce principe, dis-je, a été mis en pratique par les compagnies de chemins de fer et par plusieurs autres grandes compagnies dans le pays.

L'honorable ministre a exprimé la pensée par deux fois au cours de ses remarques que ces employés ne doivent pas être considérés comme des mendiants. Personne, si ce n'est le ministre, n'a jamais songé à les considérer come tels. Pour ma part et pour bien d'autres honorables députés, jamais cette pensée ne nous serait venue à l'idée si elle ne nous eût été suggérée par le ministre. L'honorable ministre a soulevé plusieurs sujets de discussion sur son projet. Il a consacré la moitié de son temps à vouloir établir que l'Intercolonial n'a pas trop d'employés. Je ne vois pas que cette question ait aucune relation avec la question de la création d'un fonds de retraite. Qu'il y ait trop d'employés sur l'Intercolonial ou qu'il n'y en ait pas suffisamment, qu'est-ce que cela peut faire au projet du ministre? C'est une question d'administration complètement indépendante du principe en jeu. Mais l'honorable ministre a cru devoir employer ce raisonnement afin de prouver sa thèse par une logique fantastique. Il a en réalité fait sa preuve, à sa propre satisfaction, mais peu à la satisfaction de la Chambre, en faisant une comparaison basée sur la longueur en milles des différents chemins de fer. Supposons deux voies ferrées chacune de 500 milles, sur l'une desquelles circulent deux convois par jour dans chaque direction, et sur l'autre, 50 convois par jour. Le ministre établit sa comparaison du nombre des employés en disant que chacune des deux lignes est longue de 500 milles et a un nombre donné d'employés par mille. Quand il eût établi ainsi, à sa satisfaction seulement, qu'il n'y avait pas trop d'employés sur l'Intercolonial, il continua à prouver qu'il y avait trop d'employés sur l'Intercolonial et qu'un des objets du projet de loi était de faire disparaître ce surplus d'ouvriers. C'est le raisonnement le plus abracadabrant que j'aie jamais entendu.

En dehors de cela, le raisonnement du ministre avait quelque rapport à la question. Une petite partie de son argumentation était pertinente au sujet ; mais si j'en juge par les raisons qu'il a exposées à la Chambre, cet après-midi, avec beaucoup de force et de talent, il aurait, s'il avait fait partie de la députation alors, vivement combattu l'acte de la mise à la retraite de 1896 déposé par ses collègues. Car nombre des arguments dont il s'est servi cet après-midi sont la contre-partie de ceux dont se servit sir William Mulock, alors directeur général des Postes, lorsqu'il présenta en 1897 le projet de loi, qui fut passé en 1898, abolissant l'acte des pensions de retraite lequel avait été en vigueur dans le pays depuis nombre d'années. Mais c'est là une question distincte. Qu'il me suffise de dire qu'il n'existe pas aujourd'hui dans notre pays pour les fonctionnaires de l'Etat de fonds de pension, mais simplement un fonds d'allocation en cas de retraite. L'honorable ministre, revenant sur les déclarations faites jadis au nom du Gouvernement, propose maintenant d'établir un fonds de pension pour les employés du chemin de fer de l'Intercolonial. Quant à l'idée même je l'approuve ; quant aux détails, nous serons en mesure de les étudier de beaucoup plus près lorsque le ministre déposera son projet de loi.

M. PRINGLE : Je suis entièrement de l'avis de l'honorable chef de l'opposition : ce n'est guère le moment de discuter cette question, puisque nous n'avons pas sous les yeux le texte du projet de loi. Cependant, je trouve l'idée bonne. La question des secours pour le vieil âge en est une qui a été étudiée attentivement dans beaucoup de pays du monde. L'honorable ministre s'est servi à plusieurs reprises dans son discours du terme "mendiant". Je ne vois pas qu'on ait le droit de classer comme mendiants les employés du chemins de fer de l'Intercolonial, ou aucun autre groupe d'individus—ayant droit à un fonds de retraite. Je préfère la manière dont le prince Bismark s'est exprimé lorsqu'il présenta son bill au Reichstag, en 1881. Voici quelles furent ses paroles :

L'Etat doit se charger de régler la question, non pas comme s'il s'agissait de faire la charité, mais dans le but de rendre justice à des hommes dont il faut prendre soin lorsque, malgré toute leur bonne volonté, ils sont devenus incapables de travailler. Pourquoi le soldat de l'armée régulière, ou le fonctionnaire public aurait-il droit à une pension dans

son vieil âge si le soldat de l'industrie n'y a pas droit?

Or, la position dans notre pays, et dans quelques autres pays, je regrette de le dire est celle-ci : tandis que nos juges et fonctionnaires, nos militaires et nombre d'autres employés, même employés de chemins de fer ou de grandes maisons de commerce, ont droit à une pension, seul le travailleur manuel, seul l'ouvrier est privé de cette pension qui est accordée à presque toutes les catégoriges de citoyens. Comme je l'ai dit, je ne me propose pas pour le moment d'exposer la grande question des secours aux vieillards et aux nécessiteux. C'est une question qui a été mise à l'étude par les plus forts esprits, non seulement du continent américain mais de la Grande-Bretagne, et nous avons en main les rapports des diverses commissions nommées par le Gouvernement de la métropole en 1899, en 1900, et enfin en 1903.

Nous avons les rapports de ces commissaires en ce qui regard les secours aux vieillards en Grande-Bretagne, et je suis heureux de dire que le rapport de la commission de 1903 est fortement en faveur de l'établissement de fonds de secours pour les nécessiteux âgés et de bonne conduite. Mais c'est à la petite colonie anglaise de la Nouvelle-Zélande que revient l'honneur d'avoir mis en pratique une loi tendant à secourir les nécessiteux âgés et de bonne conduite. Nous savons pour la plupart que cet acte fut mis en vigueur en 1898, simplement à titre de mesure temporaire pour une période de trois ans ; c'était une simple expérience que l'on tentait dans la colonie. On avait sous les yeux l'exemple du Danemark, l'exemple de l'Allemagne, ainsi que diverses mesures édictées en Autriche et dans d'autres pays. En 1898, la Nouvelle-Zélande édictait une nouvelle mesure dont les résultats ont été à tous égards excellents, si j'en crois le témoignage rendu il y a quelque temps par un représentant de cette colonie, devant une commission siégeant en Angleterre et chargée de s'enquérir de cette question. Ces résultats ont été tellement satisfaisants qu'en 1905 on a grandement étendu les dispositions de la loi primitive de 1898.

Je ne discuterai pas pour le moment la motion à cet effet que j'ai fait inscrire au feuilleton:

Que dans l'opinion de cette Chambre le sujet de l'amélioration de la condition des indigents âgés et estimables et des soins à donner à ceux d'entre eux qui sont impotents et infirmes est digne de l'attention du Gouvernement et du Parlement et devrait être prochainement mis à l'étude.

J'espère être dans quelques jours en mesure de discuter cette question, et je serai très heureux si on veut bien la débattre à fond ; car le moment me semble venu pour notre pays de s'appliquer à la solution de ce problème. Je n'ignore pas que les Canadiens sont généreux et qu'ils s'appliquent aujourd'hui avec beaucoup de zèle au soulagement de leurs pauvres. Nous avons dans l'Ontario notre statut pour l'établissement de refuges pour les indigents, et dans nombre de nos comtés il a été fondé de ces refuges qui donnent grande satisfaction dans les localités où ils ont été établis.

En outre les provinces viennent en aide aux municipalités par le moyen de subventions et d'octrois aux refuges et établissements de cette nature dans leurs territoires respectifs. Mais le moment me semble venu où le pouvoir central devra considérer l'opportunité d'édicter une mesure générale qui atteindrait le même but sans trop obérer les contribuables canadiens.

Le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) a parlé de la mesure relative à la pension ou à la retraite des employés qui est en vigueur sur les chemins de fer canadiens. Je suis porté à croire que dans tous ces cas les fonds sont prélevés sur l'excédent des recettes des chemins de fer, sur les bénéfices, et les employés ne sont appelés à contribuer aucune part de leur salaire en vue de la constitution de ce fonds. Je vois également que les diverses sociétés ouvrières de la Grande-Bretagne ont condamné le principe des contributions obligatoires d'employés à un fonds de pension et le rapport de la commission dont lord Aberdare était, je pense, le président, rejette nettement ce principe :

Le rapport, toutefois, a certains mérites très marqués, qu'il importe de mettre en lumière. Il établit d'une manière concluante la futilité de toutes les mesures établissant des contributions obligatoires et les rejette d'une manière absolue.

Je me rends bien compte qu'il n'est pas possible d'établir un fonds de pension simplement sur l'excédent des recettes du chemin de fer de l'Intercolonial ; et en conséquence, ce fonds devra être établi aux frais généraux du pays. Plus tard, je provoquerai peut-être la discussion de la motion que j'ai inscrite au feuilleton, et j'espère qu'alors nous pourrons discuter à fond la question des secours aux indigents recommandables.

M. HANCE LOGAN (Cumberland): Je suis persuadé que les employés du chemin de fer Intercolonial se réjouiront de ce que cette motion a été présentée.

Il est regrettable seulement, à mon point de vue, que cette mesure n'ait pas été proposée il y a nombre d'années. Tous ceux qui, comme moi, sont établis sur le parcours du chemin de fer Intercolonial se rendent compte de la nécessité d'une telle loi. Il se trouve sur tous les points de ce chemin de fer des ouvriers qu'il suffit de voir pour se rendre compte qu'ils ont dépassé l'âge où ils puissent être employés utilement sur une voie ferrée. Mais il n'a été pris aucune mesure en leur faveur : on s'est contenté de leur payer durant nombre d'années un très faible salaire. J'ai actuellement à l'esprit le cas de cantonniers qui, employés depuis trente ans, reçoivent de-

puis quelques années un salaire de $1.15, et il y a vingt ans, n'étaient payés que 90 cents. Ces hommes ont eu de grandes familles à soutenir, et ont vécu convenablement dans leur milieu ; mais, lorsqu'ils ont atteint l'âge de 70 ou 75 ans, et que, dans l'ordre naturel des choses, ils devraient cesser de travailler, il se trouve qu'aucun fonds n'a été constitué sur lequel il soit possible de leur payer une allocation ; et c'est ce qui explique qu'ils restent attachés à leur besogne sur le chemin de fer, bien que ce ne soit ni dans leur intérêt ni dans celui des compagnies.

La seule objection que j'aie au bill présenté par le ministre, c'est qu'il oblige les employés à contribuer eux-mêmes à la constitution de ce fonds.

L'hon. M. EMMERSON : C'est ce qu'ils ont eux-mêmes proposé.

M. LOGAN : Si, comme le ministre le déclare, c'est ce qu'ils ont eux-mêmes proposé, je ne vois pas pourquoi j'y trouverais à redire. Ils doivent avoir quelque bonne raison de faire pareille proposition. J'imagine qu'en contribuant eux-mêmes au fonds ils s'assureront une allocation plus forte que celle accordée aux employés sur les chemins de fer des Etats-Unis. L'honorable député préopinant a demandé quels autres chemins de fer avaient établi des fonds de retraite pour leurs employés. J'ai par devers moi un traité sur les institutions de cette nature ; on y donne la liste des grandes compagnies de chemins de fer de l'Amérique qui ont établi de ces fonds. Je ne les indiquerai pas toutes, mais seulement les principales d'entre elles ; et veuillez bien observer qu'il n'est pas une de ces compagnies qui force ou invite ses employés à contribuer un seul dollar au fonds de retraite. Voici les noms de quelques-unes de ces compagnies de chemins de fer : Atlantic Coast Line, Baltimore et Ohio, Bessemer et Lac Erie, Boston et Albany, Buffalo, Rochester et Pittsburg, Central de New-Jersey, Chicago et Alton, Delaware, Lackawanna et Western, Houston et Texas, Illinois Central, New York Central et Hudson River, Compagnie de chemin de fer et de navigation de l'Orégon; ligne courte de l'Orégon, réseau de la Pennsylvanie, Philadelphie et Reading, San Antonia et Arkansas Pass, Southern Pacific, Union Pacific.

Ce sont là les compagnies de chemins de fer les plus importantes du continent américain, et elles ont toutes établi de ces fonds de retraite pour leurs employés âgés. Il s'agit simplement pour nous de rendre justice aux employés de l'Intercolonial qui remplissent bien leur devoir. Il est agréable pour nous qui vivons sur le parcous de l'Intercolonial d'entendre faire l'éloge des employés de ce chemin de fer par le public voyageur. Ils ont la réputation d'être polis, honnêtes et industrieux ; et cependant jusqu'aujourd'hui nous n'avons rien fait pour assurer la vieillesse de ces hommes qui dépensent leurs forces au service de la compagnie. En effet l'employé de chemin de fer devient impropre à tout autre travail. Le cantonnier, par exemple, a pu remplir son devoir avec exactitude durant un grand nombre d'années, mais lorsqu'arrive le temps où il devrait normalement prendre sa retraite il est incapable de le faire, car il est impropre à tout autre travail. Grâce à l'établissement de ce fonds, il pourra, le moment venu, prendre sa retraite car la pension qu'il retirera le mettra à l'abri de la misère et il pourra se livrer accessoirement à quelque travail léger qui viendra grossir ses recettes. Je me réjouis de ce que le ministre a déposé ce projet de loi, et je suis sûr que le Gouvernement sera enchanté du bon accueil que lui ont fait les chefs de l'opposition. Après avoir prêté l'oreille aux discours qui ont été prononcés cet après-midi, je me dis que les seules pensions qui ne soient pas vues d'un bon œil ce sont celles aux anciens ministres ; car le principe des pensions a été approuvé par les membres des deux partis. Il me semble donc que nous devrions aborder cette question dans l'esprit que nous a dit le ministre des Chemins de fer, non pas dans un esprit de partisannerie, mais dans un esprit qui assurera l'adoption de la meilleure mesure possible dans l'intérêt des employés de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. FOSTER: Je ne ferai que deux observations pour le moment : la première c'est qu'on nous a pas fourni les renseignements nécessaires sur cette question. Si le ministre, au lieu d'expliquer longuement cette question du parcours, qui n'a réellement aucun rapport à l'affaire, avait exposé sommairement les systèmes de pension qui sont en vogue sur les différents chemins de fer des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et du Canada, nous serions en mesure de faire la comparaison entre sa proposition et les systèmes établis à l'étranger. Pour le moment, nous n'avons rien pour nous guider, à moins d'avoir eu la bonne fortune de nous renseigner par nous-mêmes sur ce qui se fait à l'étranger. Notre département des chemins de fer doit être en mesure de se renseigner facilement, et je prierai le ministre de faire préparer par ses fonctionnaires un exposé sommaire des systèmes de pension qui ont été adoptés et qui sont en vigueur. Nous en tirerions des indications utiles qui nous permettraient d'améliorer la présente mesure.

L'hon. M. EMMERSON : C'est ce que je m'étais proposé de faire ; mais j'ai pensé qu'il n'y aurait pas lieu de fournir ces renseignements lors du dépôt de la résolution, que ces renseignements n'étaient certainement pas nécessaires à son intelligence et feraient perdre le temps de la Chambre. D'autre part il me paraissait opportun de discuter la question du parcours ; car je voulais démontrer qu'en établissant un système de pensions pour les employés du chemin

de fer devenus vieux, nous n'augmentons pas nécessairement le nombre de ces employés, nous ne multiplions pas inutilement les bras. C'est pourquoi j'ai cru bon d'indiquer le nombre d'employés sur divers chemins de fer par mille de parcours.

L'hon. M. FOSTER : Si c'est là la fin que se proposait le ministre, sa dissertation n'avait aucun rapport au sujet de la discussion. Prenez la question soulevée par l'honorable chef de l'opposition. Cette question ne s'est-elle pas recommandée à l'attention du ministre ? S'agit-il d'une simple question de parcours ? Cette démonstration a-t-elle quelque utilité ? Si, par exemple, comme on l'a dit, vous avez deux chemins de 100 milles de longueur, et que sur un de ces chemins il circule deux trains par jour, tandis que sur l'autre il en circule vingt, trente ou quarante, quelle conclusion pouvez-vous tirer de la comparaison du nombre d'employés par mille sur chacun de ces chemins, en vue de vous rendre compte de la suffisance ou de l'insuffisance de la main-d'œuvre dans chaque cas ?

L'hon. M. EMMERSON : J'ai indiqué la moyenne sur toute la ligne.

L'hon. M. FOSTER : Ces chiffres ne veulent rien dire, à moins que vous n'indiquiez le nombre des trains qui sont remorqués, la longueur de ces trains, les quantités de marchandises transportées, le nombre de trains voyageurs et le nombre des voyageurs. C'est l'importance du trafic qui détermine le nombre des employés. Si la circulation des trains est dix fois plus active sur un chemin que sur un autre, il ne faudra pas dix fois plus de main-d'œuvre, mais il faudra plus de main-d'œupre, et on l'y trouvera. Mais les renseignements que le ministre doit nous donner nous fourniront une base de comparaison des systèmes, et nous pourrons peut-être améliorer le système que le ministre a proposé si nous nous donnons la peine d'examiner les systèmes adoptés ailleurs. Je désire signaler à l'attention du ministre une autre disposition de cette mesure qu'il importe à mon avis de corriger. De ce que les administrateurs de l'Intercolonial ont été trop bons, ou trop négligents, ou trop parcimonieux, et ont retenu les services d'hommes qui n'étaient plus en état de travailler, pense-t-on avoir le droit d'obliger tout travailleur dans la force de l'âge à sacrifier 1½ p. 100 de son salaire mensuel pour payer une pension à ces hommes qu'on a maintenus en activité depuis vingt ou trente ans ? C'est là une injustice. Le Gouvernement ne devrait pas demander au travailleur d'aujourd'hui de contribuer à un fonds dont la plus grande partie, dès la première année, servira à pensionner des ouvriers retenus au delà de leur période d'utilité.

Les employés actuels ne sont pas responsables de cet état de choses. Si ces anciens employés sont toujours sur la liste, c'est que le Gouvernement, comme je l'ai dit, s'est montré bon et n'a pas voulu les renvoyer, ou n'a pas cru devoir établir à leur intention un fonds de retraite. Or, si j'étais employé de chemin de fer, à l'œuvre avec mon pic et ma pelle, ou en qualité de chef de train ou d'expéditeur de marchandises, je considérerais qu'on me fait une injustice en me demandant de contribuer 1½ p. 100 de mes recettes mensuelles, non pas en vue de retraiter et pensionner des hommes qui se seraient engagés dans ce travail en même temps que moi, au même salaire, et qui, conséquemment auraient contribué dans la même mesure et pour la même somme, et dans les mêmes conditons ; mais pour pensionner, la première, la seconde ou la troisième année, des hommes qui, après avoir servi 20 ans, 30 ans, ou 40 ans, n'étaient plus en état de rendre service et auraient dû être retraités. Le Gouvernement, à mon avis, devrait régler ces anciens cas et mettre à la retraite, avec pension prélevée sur les recettes de son chemin de fer, tous les anciens employés qui ne sont plus utiles et dont on a retenu les services par pure bonté et qui, en conséquence, ne font qu'entraver les opérations plutôt que les faciliter. Vous auriez alors des hommes qui seraient en mesure de travailler, de rendre service, et qui réellement contribueraient au salaire suivant l'importance des services qu'ils rendent.

Si le ministre veut bien revenir sur cette disposition de son projet de loi, il se rendra compte, j'en suis sûr, qu'elle est injuste, et que le Gouvernement ferait beaucoup mieux de pourvoir de quelque autre manière à la retraite de ces hommes âgés qui ne sont plus en état de rendre de services et ne devraient pas les mettre à la charge des travailleurs plus jeunes à l'emploi du chemin de fer. Le ministre et les fonctionnaires établis à Ottawa se rendent parfaitement compte de la situation. Prenez un bon employé ; il a fait son devoir comme cantonnier, chef de train, ou serre-frein sur un train de marchandises, chef de train ou serre-frein sur un train de voyageurs; voilà 30 ou 35 ans qu'il est en activité, et pendant ce temps il a bien rempli son devoir. Il semble déraisonnable de dire à un tel homme, dans son vieil âge : Voilà des années que vous travaillez pour le pays ou pour ce chemin de fer ; vous n'êtes plus bon à rien, nous vous mettons dans le chemin. Si vous n'avez pas été capable de faire des épargnes sur votre salaire,—et nous reconnaissons qu'il vous était difficile d'en faire,—tant pis pour vous. On ne saurait parler à son prochain de cette manière; vous devez donc établir un fonds pour régler les cas de cette nature, sinon vous aurez toujours un service défectueux. Vous trouverez plus économique de recourir à la première solution ; et je suis d'avis que le Gouvernement devrait prendre sur lui sans hésitation d'établir un fonds de pension pour tous les employés de cette classe, puis continuer de maintenir le système dans de bonnes et équitables conditions pour le bénéfice

de ceux qui rendent de bons services en retour du salaire qu'on leur paie. Ici nous revenons à l'ancienne question. Vous pouvez bien, si vous le voulez, soulever l'indignation publque contre ce qu'on appelle le système des pensions ou des gratifications ; mais tôt ou tard l'expérience enseigne au Gouvernement qu'il faut y revenir. Il vous faut établir quelque système de cette nature, si vous voulez que le service soit efficace. Il est inhumain de mettre à la porte les employés les plus âgés quand ils ne sont plus en état de rendre des services après avoir travaillé de longues années moyennant une faible rémunération ; et d'autre part, si vous maintenez ces hommes en activité, le service en souffrira. Quel parti allez-vous prendre ? Le pays est assez grand, la population est assez riche, et elle devrait être assez vaillante pour payer à ces hommes ce qui leur revient. Il est absolument nécessaire d'établir quelque système de pension ou de gratification. Vous pouvez bien céder à la pression de ce que vous croyez être l'opinion publique aujourd'hui, mais l'intérêt pécuniaire, les nécessités pratiques aussi bien que les idées humanitaires vous ramèneront toujours à la solution que j'ai indiquée, et le pays finira par pourvoir convenablement aux besoins de ses serviteurs capables et utiles qui ont été naguère son salut et sa force.

(La proposition est adoptée et la Chambre se déclare en comité sur la résolution.)

M. SPROULE : La résolution tend à décréter une allocation de retraite simplement pour ceux à l'emploi du chemin de fer Intercolonial. Va-t-elle également assurer quelque chose à la veuve et aux orphelins dans le cas de décès de l'employé? On croirait que non, à lire le texte de la résolution?

L'hon. M. EMMERSON : Il existe une disposition à cet effet aux termes du régime déjà établi sur le chemin de fer Intercolonial. La présente mesure n'est pas de la nature d'une assurance. La proposition de l'honorable député tendait à lui donner ce caractère; le système que nous voulons établir n'est que la reproduction d'un système d'allocations de retraite en vogue sur tout le continent américain et très généralement en Europe. Il n'a aucunement le caractère de l'assurance.

M. SPROULE : La résolution est ainsi conçue :

Qu'il est expédient d'établir un fonds en vue d'assurer des allocations viagères à des employés retraités sur les chemins de fer Intercolonial et l'île du Prince-Edouard, et autoriser une contribution de Sa Majesté audit fonds.

Il s'agit simplement d'accorder une allocation de retraite?

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

M. SPROULE : Dans le cours du débat, la question suivante a été posée au ministre : Supposons qu'un homme ait été à l'emploi du chemin de fer intercolonial un certain temps et soit mort avant d'avoir été mis à la retraite, qu'adviendra-t-il des sommes qu'il aurait versées au fonds aux termes des dispositions du présent acte? Si j'ai bien compris, le ministre répondit que ces sommes seraient versées à ses héritiers. Il n'en est aucunement question dans le texte de la résolution.

L'hon. M. EMMERSON : Cela apparaîtra dans le bill. La résolution affirme un principe. Les détails seront indiqués lorsque le bill sera discuté devant le comité. Il y a, ou il pourra y avoir retour à la veuve de la somme qui aura été versée par l'employé.

M. SPROULE : On ne saurait dire que c'est une allocation de retraite si on la paie après sa mort.

M. LENNOX : Je signale de nouveau à l'attention de l'honorable ministre l'observation faite par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Sans doute, ce n'est ici que l'affirmation d'un principe, mais le bill ne devra pas être en contradiction avec le principe ainsi affirmé. Le ministre pense-t-il que le bill est calqué sur la résolution, quand cette résolution ne dit pas seulement " pour établir un fonds en vue d'assurer des allocations viagères . . . "

L'hon. M. EMMERSON : Non pas des allocations payables après la mort, payables durant la vie.

M. LENNOX : Des allocations viagères?

L'hon. M. EMMERSON : Payables durant la vie.

M. LENNOX : J'y arrive. La résolution déclare qu'il est expédient d'établir un fonds en vue d'assurer des allocations viagères, ce qui n'a rien de commun avec des versements à faire aux héritiers après la mort de l'employé. Tout homme qui meurt sous ce régime ne saurait être considéré comme employé retraité ; et le versement que l'on fait à la veuve ne saurait être considéré comme versement d'une rente viagère. Je suis donc d'avis que l'observation faite par l'honorable député de Grey-est vaut bien la peine que le ministre s'y arrête, afin de s'assurer si le bill tel qu'il l'a expliqué, cet après-midi, est bien conforme au principe de la résolution. Je ne le pense pas.

L'hon. M. EMMERSON : Le versement fait à la veuve est simplement un remboursement qu'on lui fait de certaines sommes que son mari avait contribuées au fonds en prévision de sa mise à la retraite avec droit à une allocation de retraite.

Le bill renferme une disposition qui permet de rendre justice en pareil cas. L'employé étant décédé, la contribution ayant été faite sans que lui-même ni sa famille en ait retiré aucun avantage, on se borne à rembourser à la veuve les sommes qui ont été versées sans intérêt et déduction faite

des frais de gestion. Mais ces versements ne sont pas rangés dans la même catégorie que l'allocation de retraite qui devra être déterminée par la commission et payée mensuellement à l'employé qui cesse dans des conditions régulières de faire partie du service actif du chemin de fer.

(Il est fait rapport de la résolution ; elle est lue une deuxième fois et adoptée).

L'hon. M. EMMERSON demande qu'il lui soit permis de déposer le bill (n° 68) tendant à établir le fonds de prévoyance des chemins de fer Intercolonial et île du Prince-Edouard.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

LES STATUTS REVISES, 1906.

Le bill (n° 19) relatif aux statuts revisés 1906, et en vue de la publication de la version française desdits statuts (M. Aylesworth) est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité sur icelui.

Sur l'article 3.

L'hon. M. AYLESWORTH : En ce qui regarde la rédaction du 1er paragraphe de l'article 3, vous observerez en premier lieu qu'on ne saurait plus y maintenir la date du 1er janvier, qui est inscrite dans la 10e ligne. Je propose que ce passage soit modifié de telle sorte que les statuts viennent en vigueur le 31 janvier. Je propose également la radiation de tous les mots après "1906" dans le 1re ligne jusqu'aux mots "soixante et un" dans la troisième ligne, de manière à ce que le paragraphe ne fasse aucune allusion au rouleau mentionné dans l'article 1 de l'acte de 1903, cette allusion étant inutile.

M. BOURRASSA : La version française sera-t-elle prête en même temps que l'anglaise, savoir le 31 janvier ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Ce n'est guère probable. La version française est en manuscrit actuellement, et il n'est pas probable qu'elle soit imprimée à une date aussi prochaine.

M. BOURASSA : Je ne vois pas pourquoi une version acquerrait force de loi avant l'autre. Pourquoi ne pas attendre et mettre simultanément en vigueur la version française et la version anglaise ? Quand nous en viendrons à l'article 10, je me propose de soulever cette objection.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont les dispositions de l'acte du roi Edouard VII auquel il est fait allusion ?

L'hon. M. AYLESWORTH : C'est le statut de 1903, qui autorise la nomination d'une commission pour la revision des statuts et prescrit qu'une fois le travail de la commission terminé, le rouleau certifié devra être déposé sous la signature du Gouverneur général et sera considéré comme étant le texte original desdits statuts ainsi revisés, classifiés et condensés. Ce rouleau a été préparé, a été attesté par Son Excellence sous Sa signature, a été déposé et, aux termes de ce texte de loi, devra être regardé comme l'original desdits statuts ainsi revisés.

Sur l'article 4 :

L'hon. M. AYLESWORTH : Les articles de 4 à 9 sont la répétition de ceux actuellement en vigueur comme partie de cet acte de 1903., qu'il est désirable de maintenir en vigueur, et qui sont ici répétés parce que cette mesure édicte, dans son article final, l'abrogation de l'acte de 1903 en son entier, comme n'étant plus d'aucune utilité.

Sur l'article 9—quant à l'effet de l'insertion d'un acte dans l'annexe A—

M. R. L. BORDEN : Ce texte est-il similaire à celui employé dans la première refonte ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Oui, à peu près. Le texte est calqué sur la loi de 1903. Nous proposons d'abroger cette loi et d'y substituer ce texte-ci.

Sur l'article 10 (la nomination de traducteurs se fera par décret de l'exécutif).

L'hon. M. AYLESWORTH : Au Sénat, on a inséré dans cet article certains mots qui ne figuraient pas dans le texte primitif, quand ce projet de loi a été présenté à la Chambre haute, mots qu'on a dû intercaler dans le texte sans avoir bien saisi la pensée qui a présidé à la rédaction du bill. Je propose donc une triple modification du projet de loi ; d'abord, dans la deuxième ligne, la radiation des mots "traducteurs pour reviser" et la substitution des mots "personnes chargées de préparer ; puis, dans la troisième ligne, la radiation des mots "traducteurs" et la substitution du mot "celle" au mot "les" ; finalement, dans les cinquième, sixième et septième lignes du deuxième alinéa, la radiation de tous les mots après le mot "réputé" jusqu'à et y compris les mots "chapitre 61 et" ; de sorte que l'article soit ainsi conçu :

1. Le Gouverneur en conseil pourra nommer deux ou plus de deux personnes compétentes pour préparer la version française desdits statuts refondus et ils mettront tout la diligence possible à faire et compléter cette revision et à faire rapport à cet égard au Gouverneur en conseil.

2. Le Gouverneur en conseil fera alors déposer au bureau du greffier du parlement un rôle imprimé, attesté du seing du Gouverneur général et de celui du greffier du parlement, de la refonte ainsi effectuée et dont il aura été fait rapport, et ce vote sera censé être l'original authentique de la version française desdits statuts et comme tel aura force de loi, comme s'il avait été édicté par le présent Acte. été fait rapport, et ce rôle sera censé être

Vu ce qui a été déclaré sur le parquet du Sénat à l'égard de cet article et en raison des observations que vient de formuler le député de Labelle (M. Bourassa), il sera peut-être utile de dire ici quelle est la pensée qui a présidé à l'insertion de cet article. C'est la première fois, je crois, dans l'histoire de la refonte de nos lois, qu'il est statué sur la confection d'un exemplaire original ou authentique de nos lois, en langue française. Toujours nous avons eu soin—et j'ajoute, à titre d'homme de loi, que c'est là une précaution nécessaire—de statuer sur l'établissement d'un type ou modèle original, pour ainsi dire, ou une version authentique des statuts, en langue anglaise. Invariablement, dans chaque revision ou refonte, il a été statué sur le dépôt, chez le greffier du Parlement, d'un rôle original attesté du seing du Gouverneur général ou de tout autre dignitaire, établissant ce rôle, à titre de document authentique, comme notre code de lois, auquel on se reporterait, chaque fois qu'il s'élèverait quelque doute sur la véritable interprétation de la loi du pays.

En fait, nous nous sommes toujours servis des exemplaires imprimés, mis en circulation au pays ; mais il n'est pas moins vrai que ce n'est là qu'un simple exemplaire du texte légal, et rien de plus. Il est pas un seul de ces exemplaires dont il circule des douzaines et des centaines au pays, qui jouisse d'une plus haute autorité que tout autre exemplaire. S'il se rencontrait quelque erreur d'impression, quelque inexactitude au sujet de laquelle il fût désirable d'en référer à un modèle authentique permettant de rectifier l'erreur, ce modèle ne pourrait se trouver que dans le texte anglais seul. Voilà une hypothèse qui, aux yeux de ceux d'entre nous qui songeaient à l'élaboration de ce statut, paraissait inadmissible et incompatible avec le système en vogue dans ce pays-ci. Le texte français de nos statuts est sur un pied de parfaite égalité avec le texte anglais ; les deux textes ont également force de loi.

Peu importe la langue dont on se sert dans les délibérations parlementaires ou dans l'élaboration des lois de ce pays, et s'il arrivait que la commission chargée de la refonte des statuts fût composée de membres dont le français fut la langue maternelle, le texte de cette refonte serait d'abord exprimé en français puis traduit, plus tard, en anglais. En pareilles circonstances il m'a semblé de haute importance pratique de faire consacrer législativement un modèle authentique de nos lois en langue française, modèle auquel, dans des cas d'urgence comme ceux auxquels je viens de faire allusion, pourraient avoir recours ceux qui connaissent plus familièrement cette langue que la langue anglaise ; texte authentique que pourraient consulter, pour leur gouverne et édification, ceux qui désireraient connaître la teneur de la loi du pays, en langue française. Voilà la pensée à la quelle nous avons obéi en insérant cette disposition dans la loi, bien que dans l'histoire de notre législation, ce soit la première consécration officielle de ce type d'anthenticité et d'exactitude en langue française. Or, à ma profonde stupéfaction, voilà qu'aux yeux de certains de nos amis de langue française, cette proposition tendant à la consécration officielle, législative, de leur langue maternelle, semble une atteinte dérogatoire à la situation dont jouissent au pays les textes français de nos lois. C'est à une tout autre pensée, à une inspiration directement opposée à celle-là que nous avons obéi, en élaborant et en incorporant cette disposition dans la loi ; c'est précisément pour réparer une omission dont nous étions devenus coutumiers, que nous avons voulu formuler cette proposition, et en dépit de tout le débat qui s'est déroulé autour de cette question, il me semble, à envisager la chose avec les yeux de l'avocat, que la nécessité de cette disposition législative ne saurait faire doute. Le Recueil des lois refondues existe dans les deux textes, l'anglais et français. Il est possible que le sens de quelques articles, tel qu'exprimé dans un de ces textes, ne concorde point parfaitement avec le sens exprimé dans l'autre texte, et il faut une personne à qui la connaissance des deux langues soit familière pour indiquer le texte qui rend le mieux la pensée du législateur ; mais les deux textes s'éclairent mutuellement.

On peut invoquer l'un ou l'autre texte, devant les tribunaux du Canada. Il n'est pas rare que, devant les tribunaux d'Ontario où les débats se déroulent en anglais, on invoque le texte français, parce qu'il élucide et éclaire le texte anglais, dont l'interprétation, sans cela, serait peut-être demeurée obscur. Les deux textes s'élucident et s'éclairent mutuellement, et l'existence de ce double texte des lois, anglais et français, met bien en relief, à mon avis, l'heureuse situation de ce pays—situation unique dans le monde civilisé—où il existe deux langues d'usage universel consacrées l'une et l'autre d'une façon officielle. Tout comme il est déposé à Westminster un étalon de poids ou de mesure ou de toute autre capacité, auquel on peut avoir recours pour connaître la véritable longueur du yard ou le véritable poids de la livre ou tout autre type d'anthenticité, ainsi nous proposons ici d'insérer dans nos lois une disposition établissant un rôle original, soit en anglais, soit en français, auquel on peut avoir recours, au besoin. Alors, l'article 10 décrète que, prenant le travail des commissaires déjà rendu authentique et attesté du seing du Gouverneur général, travail dont le dépôt a déjà été fait et que la loi votée en 1903 reconnaît comme l'original des statuts refondus, classifiés et réunis en un seul tout, les personnes chargées de cette œuvre, prépareront une version française de ces statuts. Du moment que ces personnes auront terminé leur tâche et préparé la version française du texte—j'évite à dessein,

le mot traduction—le rôle qu'ils auront préparé étant attesté non seulement du seing de Son Excellence mais encore de celui du greffier du Parlement auquel est confié la garde de l'original de ces statuts, ainsi que défini par la loi de 1903, et ce rôle étant déposé, il sera, à son tour, la version française originale de ces statuts et à ce titre, aura force de loi, tout comme le texte anglais.

M. SPROULE : Dans l'hypothèse où, devant le tribunal, un avocat soutiendrait que la version française est exacte, alors qu'elle serait quelque peu différente de la version anglaise, ou *vice versa*, qu'en résulterait-il ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le cas s'est déjà présenté, je le sais, de science certaine, relativement à des lois adoptées ici, d'année en année. Chaque statut voté ici, l'est dans les deux langues, et parfois il existe quelque légère variante entre les deux textes.

M. SPROULE : Dans le cas où n'y a pas concordance, quel texte suivez-vous?

L'hon. M. AYLESWORTH : C'est au tribunal qu'il appartient de se prononcer à cet égard ; après avoir examiné les deux versions, il donne la véritable interprétation, conforme à l'intention du législateur.

M. SPROULE : N'est-ce pas le texte qui a été déclaré la seule version originale qui doit alors l'emporter?

L'hon. M. AYLESWORTH : Ni l'un ni l'autre texte n'est déclaré version unique et originale. Les deux versions sont sur un pied de parfaite égalité : toutes deux ont même force de loi.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le ministre nous a dit qu'il en a été autrement, par le passé ; que, jusqu'ici, il n'a existé qu'une seule version originale, et qu'aujourd'hui on propose que les deux textes soient sur un pied d'égalité. J'ai souvent entendu mes collègues, tant de langue anglaise que de langue française, affirmer qu'il est impossible même aux meilleurs traducteurs, quand ils traduisent le texte français en anglais, puis le texte anglais en français, de faire une traduction anglaise fidèle et absolument conforme à l'original.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai sans doute pas bien élucidé ma pensée, et on aura mal compris. En 1886, époque où s'effectua la refonte des lois, le travail se fit en langue anglaise. Le rôle en langue anglaise fut déposé, puis déclaré législativement, cette année-là même, l'original de ce statut. Le rôle fut traduit en français..

M. R. L. BORDEN : Par qui?

L'hon. M. AYLESWORTH : Par des personnes à qui l'on confia cette œuvre.

M. R. L. BORDEN : Par une loi ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne saurais dire, pour le moment. Mais à dater de cette époque jusqu'aujourd'hui, la traduction française du rôle anglais a été reçue et a eu force de loi devant les tribunaux. Je ne saurais dire si le cas s'est déjà présenté : mais si jamais il est arrivé qu'on ait révoqué en doute la validité ou l'exactitude d'une expression, soit de la version anglaise soit de la version française des statuts refondus de 1886, le seul texte qu'on ait pu consulter pour s'assurer de la teneur de la loi est le texte anglais même. Nos concitoyens de langue anglaise, comme ceux de langue française, s'étaient jusqu'ici contentés de cet état de choses. Mais on a jugé utile qu'il existât deux rôles déposés : l'un en anglais, l'autre en français.

M. R. L. BORDEN : J'abonderais assez volontiers dans le sens des dernières observations du ministre de la Justice ; seulement, je serais porté à croire qu'il a quelque peu exagéré les difficultés de la situation. Si je ne me trompe, il est déclaré, dans la loi relative à la preuve au Canada, que les statuts du Canada—et cette règle s'appliquerait également aux statuts refondus—constituent, devant tout tribunal, une preuve suffisante de la teneur de la loi; et par conséquent, il ne saurait surgir d'embarras, à moins qu'on ne soit en mesure de démontrer que le statut ne concorde pas avec l'original, et alors la personne cherchant à prouver l'inexactitude du texte éprouverait plus d'embarras que le ministre ne semble porté à le croire. Je n'ai pas lu fort attentivement le compte rendu des débats qui se sont déroulés devant le Sénat ; mais, si je ne me trompe, l'objection soulevée, c'est que, tant que la version française n'aura pas été publiée, nos concitoyens de langue française ne seront pas en mesure de se renseigner sur la teneur de la loi. La loi entre en vigueur le 1er janvier ou le 31 janvier, comme le ministre l'a donné à entendre, et la version française n'est pas encore prête ; or, comme il y a, au pays, 2,000,000 de citoyens dont le français est la langue maternelle, ces concitoyens n'auront pas à leur disposition de version française de la loi qui les lie obligatoirement, tant que ce texte n'aura pas été préparé, imprimé et distribué. Voilà, si je ne me trompe, la nature de l'objection formulée, et il ne s'agit nullement d'objection soulevée contre le fait d'établir législativement un rôle-type officiel en français, chose à laquelle personne ne saurait trouver à redire, bien que, peut-être, l'absence de ce type officiel n'ait guère créé d'embarras par le passé. Je tiendrais à connaître la pensée du ministre à cet égard. Dans la province de Québec, au cours des délibérations et des plaidoiries qui se déroulent devant les tribunaux, on se sert de la langue française, et quelquefois ceux qui dirigent ces procédures n'ont peut-être pas une parfaite connaissance de l'anglais, ou l'igno-

rent peut-être entièrement. Comment, en l'absence d'une version française autorisée, ces personnes réussiront-elles à appliquer et à interpréter la loi ? Voilà, à mon avis, la difficulté qui se dresse devant nous, dans la délibération de l'article à l'étude en ce moment.

L'hon. M. AYLESWORTH : Relativement à la question de savoir s'il est utile d'insérer dans la loi l'article en question, je dois d'abord apporter un mot de réponse aux observations que vient de présenter le chef de l'opposition. Il est parfaitement vrai que chaque exemplaire des statuts, qu'il s'agisse des statuts refondus, ou de ceux établis chaque année, constitue, de par la loi, une preuve suffisante de la teneur de la loi ou du statut adopté par le Parlement ; mais cet exemplaire ne constitue nullement une preuve décisive, irréfutable. La seule chose qui constitue une preuve décisive et irréfutable, lorsqu'il s'agit de statuts refondus, c'est ce rôle officiel original, et par conséquent, à mon avis, il importe d'assurer l'existence de cette preuve décisive et irréfutable de la teneur de la loi, tant en français qu'en anglais.

Venons-en à l'autre objection soulevée, relativement à la situation anormale qui, prétend-on, serait créée, si les statuts entrent en vigueur le 31 janvier ou à toute autre date.

M. R. L. BORDEN : Et avant la publication de la version française.

L'hon. M. AYLESWORTH : Oui, avant l'impression de la version française et sa distribution. La chose ne saurait faire doute, il est possible qu'il surgisse, parfois, des inconvénients, en attendant que la version française soit mise en circulation et distribuée dans les différents milieux où elle peut être utile. A cet égard, la question des inconvénients se résume à savoir si on consulterait l'intérêt public, en général, en ajournant la mise en vigueur de ces statuts et la réalisation des avantages que le pays tout entier doit retirer de l'œuvre de la commission, jusqu'à ce que l'impression des versions anglaise et française soit complètement terminée. La situation créée à cet égard, je suppose, serait tout simplement celle-ci : ceux qui invoqueraient les dispositions des statuts auprès d'un tribunal devant lequel les procédures se font en anglais, s'appuieraient sur la loi, dans sa teneur actuelle, alors que les nouveaux statuts refondus ne seraient pas encore entrés en vigueur. Il n'a pas été apporté aux lois de modifications essentielles ; l'œuvre des codificateurs se résumant à effectuer la refonte de notre corps de lois, la codification des statuts refondus de 1886, ainsi que des amendements apportés à ces statuts et des nouveaux statuts établis depuis cette époque. La consultation des statuts offrirait plus d'inconvénient ; il faudrait feuilleter nombre de volumes, au lieu d'un seul ; mais, du reste, ce serait là le seul inconvénient qu'éprouverait le praticien. S'il s'élève un doute, devant tel tribunal où les procédures se font en français, sur la teneur de la loi, disons avant le 1er février ou à une époque quelconque après la mise en vigueur de ces statuts, il y aurait le rôle original en français qu'on pourrait consulter, sans autres frais que ceux d'une lettre adressée à Ottawa.

M. R. L. BORDEN : L'argument que le ministre vient de formuler devant le comité ne militerait-il pas aussi puissamment en faveur de l'ajournement de la mise en vigueur des statuts ? Nos concitoyens de langue anglaise pourraient consulter les statuts tout aussi bien que nos concitoyens de langue française à qui le ministre suggère cette ligne de conduite.

L'hon. M. AYLESWORTH : C'était précisément ma pensée, en parlant de la question des inconvénients. Si le comité juge utile d'ajourner à plusieurs mois la publication des statuts refondus, jusqu'à ce que la version française soit prête, comparée avec l'original et distribuée, libre à lui de le faire. A mon avis, le pays ne pourrait que bénéficier de la codification, le plus tôt nous pourrons mettre en vigueur la version anglaise.

M. R. L. BORDEN : Comment se fait-il que la version française ne soit pas encore terminée, et quelle est la cause de ce retard ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne puis renseigner l'honorable député à cet égard que dans la mesure où il m'a été donné de m'occuper de la chose, depuis que j'ai pris la direction du ministère de la Justice. L'œuvre de la codification ne s'est terminée que vers le mois d'août ou de septembre ; en fait, les commissaires n'ont terminé leurs travaux que vers la fin d'octobre, et ce n'est qu'en septembre ou octobre que les traducteurs ont pu se mettre à l'œuvre, pour traduire en français la version anglaise, ainsi refondue.

M. R. L. BORDEN : D'après vos prévisions, quand ce travail sera-t-il terminé ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le travail, paraît-il, est déjà terminé, et ce rôle, en manuscrit—non pas imprimé—pourrait être déposé au premier moment.

M. R. L. BORDEN : Alors, tout s'explique : la version française est terminée, mais n'est pas imprimée.

L'hon. M. AYLESWORTH : La version française n'est pas imprimée, et son impression, cela va sans dire, est une œuvre de longue haleine.

M. R. L. BORDEN : Ce retard ne saurait se prolonger bien longtemps.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

2e LECTURE.

De divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 52), déposé par M. Macpherson, portant approbation de certaines conventions passées entre la compagnie du chemin de fer électrique de la Colombie-Anglaise (à responsabilité limitée), la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, lord Strathcona and Mount-Royal d'une part, et Richard B. Angus, d'autre part, et entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie du chemin de fer de la Colombie-Anglaise (à responsabilité limitée) la compagnie du chemin de fer de Vancouver et de Lulu Island, lord Strathcona et Mount-Royal d'une part et Richard B. Angus, d'autre part;

Le 2e (n°53), déposé par M. Macpherson, concernant la compagnie d'assurance "Dominion Fire" ;

Le 3e (n° 54), déposé par M. Ross (Yale-et-Caribou), constituant en corporaton la compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Dunvegan et à la Colombie-Britannique :

Le 4e (n° 55), déposé par M. Ratz, concernant la compagnie de chemin de fer de Huron et Ontario ;

Le 5e (n° 56), déposé par M. McCool, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche :

Le 6e (n° 57), déposé par M. McIntyre, (Perth), concernant la compagnie du chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario ;

Le 7e (n° 58), déposé par M. Ross, (Yale-et-Caribou), constituant en corporation la Western Rivers Improvement Company.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX STATUTS REFONDUS.

La Chambre se forme en comité général et reprend la discussion sur le projet de loi (n° 19), déposé par l'honorable M. Aylesworth, relatif aux statuts refondus et à la version française desdits statuts.

Sur l'article 10 et sur l'amendement déposé par l'honorable M. Aylesworth.

M. SPROULE : Je tiens à faire observer, sur cette question, qu'à mon avis, nous sommes en train de prendre une nouvelle orientation, et nous nous écartons de la coutume en vogue, depuis l'établissement de la confédération. Ce n'est pas ainsi que nous avons procédé, quand il s'est agi de faire la dernière codification des statuts. Nous avons alors établi un seul exemplaire original et authentique, le seul texte-type de la loi pour tout le pays, le seul auquel puissent avoir recours nos concitoyens de langue anglaise ou de langue française, dans l'interprétation de la loi. Or, aujourd'hui, paraît-il, il s'agirait de créer deux types ou étalons qui seraient, l'un et l'autre, officiels. Quand il s'instruit un procès devant un jury, il est d'usage que, lorsque les jurés ne peuvent en venir à un accord, le prévenu soit libéré. A mon sens, rien n'empêche d'appliquer cette règle, lorsqu'il s'agit de l'interprétation des lois. S'il surgit quelque divergence d'opinion dans l'interprétation d'une loi, le texte anglais et le texte français ne pouvant se concilier, et que chaque interprète ait le droit de prétendre que son interprétation est la seule authentique et doit l'emporter, alors notre code de lois croulerait par sa base. Or, parait-il, il est acquis que pareil différend ait déjà surgi, par le passé, dans certaines causes portées devant les tribunaux. Dans l'autre Chambre, on a cité au moins un cas de cette nature qui se serait présenté devant un des tribunaux de Montréal, le texte anglais du statut comportant une interprétation différente de celle du texte français. Il s'agissait alors des anciens statuts refondus, et par conséquent, il n'y avait qu'un seul texte-type auquel on put référer, bien que le juge, je suppose, eût le droit de donner sa propre interprétation de la loi. S'il eut existé deux rôles officiels, j'ignore dans quel sens il eût donné sa décision, ou comment on aurait réussi à administrer équitablement la justice envers les intéressés. A mon avis, une coutume, en vogue au pays, depuis l'époque de l'établissement de la confédération jusqu'à nos jours, devrait être respectée, à l'avenir.

Telle n'est pas là, à mon avis, la pensée exprimée par le législateur, dans la loi sur l'Amérique britannique du Nord. L'article 133, relatif à l'usage de la langue anglaise et de la langue française est ainsi conçu :

> Dans les Chambres du Parlement du Canada et les Chambres de la législature de Québec, l'usage de la langue anglaise ou de la langue française, au cours des débats, sera facultatif; mais dans la rédaction des documents officiels, procès-verbaux et journaux respectifs de ces Chambres, l'usage de ces deux langues sera obligatoire. . . .

On prétendra, sans doute, que le rôle en question figure parmi les documents officiels de la Chambre.

> . . . .et dans toute plaidoirie ou pièce de procédure devant les tribunaux ou émanant des tribunaux du Canada qui seront établis sous l'empire du présent Acte, et devant les tribunaux de Québec ou en émanant, l'emploi de l'une ou l'autre de ces deux langues sera également facultatif.

Venons-en au statut même :

> Les actes du Parlement du Canada. . .

Il n'est pa dit qu'il sera édicté une loi.

> Les actes du Parlement du Canada et de la législature de Québec seront imprimés et publiés dans ces deux langues.

Ainsi, il est tout simplement statué que les lois seront publiées dans les deux langues, et rien de plus. A mon avis, la modification proposée aujourd'hui va plus loin que cela, et il est probable qu'elle créera bien des embarras aux tribunaux, à l'ave-

nir, et il est possible même qu'elle entrave sérieusement l'administration de la justice.

M. BOURASSA : L'honorable député (M. Sproule), il me semble, appréhende des dangers chimériques tout comme le ministre de la Justice, cet après-midi, a donné à la situation une couleur de nouveauté qui n'est guère autorisée par les faits. Si je ne me trompe, les observations qu'il a formulées aujourd'hui ne s'appliquent qu'aux statuts refondus. En ce qui concerne les lois adoptées par le Parlement, je suppose, il existe deux versions officielles, le texte anglais et le texte français. Tout projet de loi voté par cette Chambre est adopté simultanément en français et en anglais. L'honorable député qui m'a précédé (M. Sproule) fait quelque peu erreur, je crois, en prétendant qu'il s'agit ici d'une nouvelle loi. C'est une loi de refonte, et non pas une loi nouvelle. Il ne s'agit ici que d'une refonte de la loi existante et d'une déclaration statuant que ce nouveau texte est substitué à l'ancien.

M. SPROULE : Pardon ; mes observations ont surtout porté sur le rôle qui doit être déposé chez le greffier de la Chambre, et j'ai fait allusion au fait que nous proposons le dépôt des deux rôles distincts, au lieu d'un seul.

M. BOURASSA : J'aborde cette objection. Après tout, ce rôle des statuts refondus est destiné à remplacer les deux textes officiels de toute loi figurant dans les statuts. Le rôle n'est qu'une réimpression ou si l'on préfère, une refonte ou codification de tout statut édicté par le Parlement du Canada ; et de temps à autre, comme la chose est arrivée en 1886 et plus tard, en 1903, le Parlement du Canada juge utile d'effectuer la codification de toutes ces lois, de sorte qu'il doit exister quelque chose correspondant aux deux textes officiels existants pour toute loi adoptée par le Parlement. Le rôle anglais et le rôle français ne sont que la refonte de tous les textes officiels adoptés de session en session, de tous les projets de loi d'intérêt public ou privé votés par ce Parlement. Tout ce que nous avons à faire, c'est de mettre ces rôles en vigueur et à mon avis la chose ne saurait faire doute, ces rôles font partie des archives de la Chambre. Le ministre de la Justice pourrait-il m'éclairer sur ce point ? Je tiens à bien élucider la question. Les rôles mentionnés dans le bill à l'étude forment-ils partie des documents officiels de la Chambre ?

L'hon. M. AYLESWORTH : J'hésiterais à répondre d'une façon catégorique à cette question ; mais si l'on me permet une observation . . .

M. R. L. BORDEN : Ce sont des documents officiels du Parlement.

L'hon. M. AYLESWORTH : Tout statut qui vient en délibération devant cette Chambre doit être imprimé en anglais et en français ; tel est le règlement de la Chambre. Quand il est édicté et voté par l'autre Chambre et sanctionné par Son Excellence, il est couché par écrit dans chaque langue et on ne saurait affirmer qu'un de ces textes soit plus que l'autre version la parole officielle du Parlement en pareille matière. Voilà l'attitude que nous proposons à la Chambre de prendre à l'égard de ces statuts refondus.

M. BOURASSA : Parfaitement, mais comme chaque version de tout bill adopté par les deux Chambres et sanctionné par le Gouverneur général devient partie des archives du Parlement, les deux rôles des statuts refondus du Canada deviennent partie intégrante des archives de cette Chambre et par conséquent rentrent dans l'article 133 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui dispose que les documents officiels des deux Chambres seront rédigés en français et en anglais.

Que la législature de 1886 ait, oui ou non, adhéré à cette disposition, la chose importe peu. Si en 1886, le Parlement a négligé de remplir le devoir imposé par l'article 133 de la Constitution, cela n'autorise nullement le Parlement, cette année, à négliger le sien. Parce que le Parlement aurait, une année, négligé de remplir ses obligations, il ne s'ensuit nullement que ce soit quelque chose d'insolite et d'anormal que le Parlement remplisse, une autre année, le devoir que lui impose le texte de la Constitution. La difficulté que nous a signalée l'honorable député à l'égard des statuts refondus pourrait tout aussi bien surgir dans l'application de tout statut que nous pourrions adopter, à l'avenir. Comme vient de l'observer le ministre de la Justice, le texte français et le texte anglais sont sur un pied de parfaite égalité : l'un n'est pas plus officiel que l'autre. De toute loi adoptée ici, il existe deux textes : la version française et la version anglaise. Les deux textes sont consignés, à titre de documents également authentiques et officiels, dans les archives du Parlement du Canada, attestés du seing du greffier du Parlement. La difficulté signalée par l'honorable député a pu surgir dans l'interprétation de tout statut du Canada par un tribunal quelconque, et si elle était de quelque importance, cette difficulté se serait déjà présentée et nous aurait déjà été signalée.

M. SPROULE : A coup sûr, l'honorable député n'a pas lu le compte rendu des débats qui se sont déroulés dans l'autre Chambre, car il saurait qu'on y a cité un cas où cette difficulté s'est présentée.

M. BOURASSA : On a cité un cas, et on aurait pu en citer dix. Il est inutile de revenir sur une question tant débattue. Le parlement de la Grande-Bretagne a décidé que le peuple canadien a voulu que les deux langues, au Parlement, soient toutes deux

officielles et sur un pied d'égalité parfaite. Voilà ce que le peuple canadien a voulu et il n'y a plus lieu d'engager le débat sur cette question. Sir John A. Macdonald, votre ancien chef, a reconnu la chose, en affirmant positivement qu'il existe une parfaite égalité entre les deux langues au pays et que le peuple canadien a accepté la chose.

M. SPROULE : Je ne nie nullement le fait.

M. BOURASSA : Eh bien ! s'il en est ainsi, que l'honorable député accepte donc les conséquences découlant de cette situation, conséquences qui ne sont pas si abominables, après tout. Au cours des quarante années passées, le fonctionnement de ce régime n'a rien laissé à désirer, et il ne suffit pas de dire que dans une ou deux ou même dix circonstances il a pu surgir quelques différences d'interprétation dans ces deux textes qui autoriseraient à affirmer qu'il y aurait eu quelque difficulté dans le fonctionnement de ce régime ; car, le statut actuel s'appliquera comme tout autre statut du Canada adopté à l'avenir, vu qu'il ne sera, en dernière analyse que la codification de toutes ces lois. Mais ce n'est pas tout et j'aborde maintenant l'argument formulé par le ministre de la Justice. J'en conviens très volontiers, dans les observations qu'il nous a présentées, cet après-midi, le ministre a exprimé des opinions parfaitement acceptables. Je n'en doute nullement, en rédigeant cet article, le ministre a voulu rendre pleine et entière justice aux deux langues : c'est là l'inspiration à laquelle il a, sans doute, obéi à cet égard. Mais il est une théorie à laquelle je ne saurais me ranger, qu'on envisage la chose, soit au point de vue des Franco-Canadiens, soit au point de vue des Anglo-Canadiens : c'est que, ni dans cette Chambre, ni au dehors de cette enceinte parlementaire, il ne faudrait chercher à répandre l'opinion qu'en insérant dans la loi la disposition en question nous sommes en train d'innover ou de faire rien d'anormal. Il est vrai que dans la loi qui a mis en vigueur la codification de 1886, il ne figurait aucune disposition similaire à celle-ci; mais il n'est nullement nécessaire qu'une loi quelconque contienne pareille disposition. L'obligation d'avoir un texte officiel français comme un texte officiel anglais de chaque loi du Canad est consacré par la Constitution et il ne convient pas que nous, le Parlement du Canada, inscrivions dans une loi quelconque adoptée ici, une déclaration qui aurait l'apparence d'une innovation, lorsque, en réalité, nous ne faisons qu'appliquer une disposition de l'acte fondamental qui nous régit. A cet égard, je trouve matière à critiquer dans le titre du bill à l'étude. " Acte concernant les statuts refondus de 1906 et tendant à autoriser la version française desdits statuts ". Ce titre devrait être modifié.

Il n'est nullement nécessaire que le Parlement ordonne législativement qu'il sera dressé une version française des statuts. La constitution du Canada a prévu la chose. Nous sommes tenus d'avoir une version française de tout statut adopté ici et il ne convient pas que nous établissions une nouvelle loi, quand il existe déjà une loi que nous ne saurions ni modifier ni amender, mais que nous avons acceptée dans l'intégralité de sa teneur. Je suggérerais donc au ministre, quand viendra le moment d'adopter le préambule, de faire disparaître ces mots.

M. SPROULE : S'il n'existe pas de version française du rôle, quand cette disposition sera adoptée, est-ce qu'il ne faudrait pas, de toute néecssité, statuer à cet égard ?

M. BOURASSA : Tel n'est pas mon avis. Il n'est nullement nécessaire d'établir une nouvelle disposition législative sur une obligation déjà consacrée par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Ne touchons pas à l'acte fondamental ; laissons la Constitution telle qu'elle est. Après tout, comme l'a dit le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) la Constitution, c'est le roc qui nous sert à tous de point d'appui, et il ne convient pas que nous inscrivions dans le statut une disposition qui est déjà consacrée par la loi fondamentale que tout citoyen canadien est tenu de respecter.

Pour en revenir à l'article 10, que nous étudions en ce moment, je dois dire que je ne trouve nullement matière à critique dans les amendements proposés par le ministre de la Justice, amendements qui me semblent légitimes, vu que le texte du bill que nous a transmis le Sénat renferme quelques absurdités. Le texte primitif statuait sur la nomination des traducteurs par voie de décret ; mais il s'agit non pas de nomination de traducteurs, mais bien de mesures à prendre pour la préparation simultané des deux textes. La même critique s'adresse également au texte statuant sur la nomination de traducteurs chargés de la revision du travail. Je prendrai aussi la liberté de suggérer que, puisque le ministre a substitué le mot " personnes " au mot " traducteurs " et le mot " préparer " au mot " reviser ", il conviendrait de rayer le mot " revision " dans la 4e ligne de l'article et d'ajouter ces mots " compléter cette version et à faire rapport au Gouverneur en conseil ; en outre, dans la 31e ligne, il faudrait ce texte : " Le rôle imprimé de la version ainsi préparée et faire rapport ", de façon à ce que l'uniformité règne partout dans le texte. Je n'approuve pas le texte de la 1re ligne ainsi conçu : " Le Gouverneur en conseil " pourra " nommer deux ou plus de deux personnes expertes, afin de préparer ". Bien que cela, en pratique, ne fasse guère de différence, il ne faut tenir pour accordé que l'exécutif "peut" agir à sa guise en pareille matière.

L'hon. M. BRODEUR : C'est déjà fait.

M. BOURASSA : Si c'est déjà fait, il est inutile d'autoriser le Gouvernement à le faire.

L'hon. M. BRODEUR : Il faut que la chose soit rendue valide.

M. BOURASSA : Alors, rien ne s'oppose à l'adoption du mot "devra".

L'hon. M. BRODEUR : Ca revient à cela.

M. BOURASSA : C'est possible, mais un texte légal ne doit pas laisser le Gouverneur général en conseil libre d'appliquer ou de ne pas appliquer l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

L'hon. M. AYLESWORTH : C'est une règle d'interprétation admise par tous les avocats que lorsque le mot "peut" est employé comme ici pour autoriser une chose, et dit qu'un fonctionnaire "peut" faire cette chose, il ne peut rien faire autre chose.

M. BOURASSA : Mais il peut aussi ne pas la faire. C'est une question d'interprétation sur laquelle je ne veux pas me prononcer, bien que je crois qu'il vaudrait mieux suivre mon conseil. Mais revenons aux deux textes officiels ; je comprends que la version française est prête, mais qu'elle n'est pas imprimée. Cependant, je n'en suis pas certain. L'honorable chef de l'opposition a soulevé un point que je tiens à éclaircir. Quelqu'un au Sénat, et l'honorable chef de l'opposition ici, ont signalé les inconvénients de ne pas avoir les deux textes en même temps. Nous ne savons pas quand la version française sera prête. Je me suis rendu au bureau où l'on prépare ces textes et j'ai constaté qu'il y a beaucoup de travail de fait, mais qu'il en reste encore beaucoup à faire. Le Gouvernement semble avoir négligé de prendre les précautions les plus élémentaires pour assurer la publication simultanée des deux textes. A moins que cela ne doive causer des torts considérables, je ne vois pas pourquoi un texte serait promulgué avant l'autre. L'honorable ministre de la Justice dit qu'il serait très ennuyeux pour les avocats d'avoir à consulter tous les statuts du Canada depuis 1886—si je voulais me servir de petits moyens je dirais qu'ils sont bien payés pour faire ce travail—mais c'est ce qu'ils font depuis des années, et je ne vois pas de si grands inconvénients à prolonger la situation trois mois de plus.

D'un autre côté, si on promulgue la version anglaise et si on abroge toutes les lois mentionnées dans l'article 4, les avocats de langue française n'auront d'autre recours que de se servir du texte anglais. A l'heure présente, les avocats français et les avocats anglais sont sur un pied d'égalité. Ils sont tous obligés de consulter les différentes lois votées depuis la dernière refonte, en 1886, mais si le présent bill est voté, entre le 31 janvier et la publication et la distribution de la version française, il n'y aura pas de texte français et si un avocat voulait avoir recours aux anciennes loi on pourrait lui objecter que le texte a été modifié par la refonte et les avocats français et les tribunaux de la province de Québec n'auront d'autre alternative que de recourir au texte anglais. Bien que le nombre de juges français qui ne comprennent pas l'anglais soit plus restreint que le nombre de juges anglais qui ne comprennent pas le français, il serait injuste de les priver du texte auquel ils ont droit de par la Constitution.

Je ne comprends pas la hâte que l'on manifeste. Je ne vois pas pourquoi le ministre de la Justice ne modifie pas l'article 3 de manière à ce que ces statuts entrent en vigueur par proclamation du Gouverneur général en conseil, du moment que les deux versions seront prêtes. Je considère que ce serait une injustice de procéder autrement, et j'espère que l'honorable ministre de la Justice tiendra compte de ma protestation. J'ajouterai que le Gouvernement aurait pu se montrer moins formaliste et prendre plus de précautions pour faire traduire et imprimer plus promptement la version française. Pendant que la commission était à l'œuvre, rien n'aurait été plus facile de s'assurer les services d'un nombre suffisant de traducteurs compétents qui auraient fait la traduction chapitre par chapitre, au fur et à mesure de manière à ce que les deux textes fussent prêts à quelques jours d'intervalle, ce travail aurait été d'autant plus facile qu'il n'y avait qu'à prendre l'ancien texte français et à y insérer les changements introduits par les reviseurs dans le texte anglais.

Il ne s'agissait pas, comme le prétend le ministre de la Justice de tout traduire depuis le commencement jusqu'à la fin et il n'était pas nécessaire d'attendre que toute la revision fut terminée. Au lieu d'attendre au mois de septembre pour commencer la traduction du travail qui a été fini au mois d'août par les reviseurs, la traduction aurait pu se faire du jour au lendemain. Quant à l'impression, il aurait été facile de s'adresser à une bonne imprimerie qui aurait fait ce travail rapidement. Sans sortir de Montréal, je connais deux ou trois établissements qui travaillent aussi bien que l'Imprimerie nationale et qui auraient pu se partager la besogne. De cette manière le travail aurait été fait beaucoup plus rapidement qu'en confiant le tout à l'Imprimerie nationale.

M. LAVERGNE (Montmagny) : J'irai un peu plus loin que mon honorable ami le député de Labelle et je dirai qu'en acceptant l'interprétation que le ministre de la Justice donne de l'acte de l'Amérique britannique du Nord nous créons un précédent des plus dangereux. La disposition de la Constitution qui décrète qu'il y aura un texte légal français est impérative. Il n'y a aucune utilité de faire voter par le Parlement l'article 10 du présent bill, qui dit qu'il y aura un texte officiel français et une version française. Comme l'a fait observer l'honorable député de Labelle, si le Parlement, en 1886, n'a pas fait son devoir, ce n'est pas une raison pour que nous votions une nouvelle loi, aujourd'hui. Nous avons

déjà dans la Constitution une loi qui décrète qu'il y aura une version française des statuts. D'ici à quelques années il peut nous venir des Etats-Unis et d'ailleurs un élément étranger qui nous donnera une majorité différente de celle que nous avons à présent, une majorité qui n'aura pas les mêmes aspirations nationales, qui ne sera pas composée d'hommes aux idées larges comme l'honorable chef de l'opposition et l'honorable ministre de la Justice. Je ne parle pas de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), car je suis certain qu'il ne nous a pas fait connaître le fond de sa pensée.

M. SPROULE : Je demande pardon à l'honorable député. J'ai exprimé ma pensée aussi clairement que me le permet la connaissance que j'ai de la langue anglaise.

M. LAVERGNE (Montmagny) : J'ai parfaitement compris l'honorable député, mais je ne sais pas si la Chambre a interprété ses paroles de la même manière. Je crois que le fond de sa pensée est d'abolir complètement le texte officiel français des statuts refondus.

M. SPROULE : Pas du tout.

M. LAVERGNE : Je suis bien aise de l'apprendre. Quoi qu'il en soit, dans une vingtaine d'années la majorité au Canada peut être toute différente de ce qu'elle est aujourd'hui, et si nous établissons comme un précédent que le Parlement sera libre d'ordonner ou de ne pas ordonner une version française des statuts revisés, il se trouvera peut-être une Chambre pour nous refuser une chose que la Constitution nous garantit. Si l'acte de l'Amérique britannique du Nord a un sens, je dis que nous n'avons pas le droit de voter l'article 3 du bill en discussion. L'article 133, paragraphe 2, de l'acte de l'Amérique britannique du Nord dit:

> Les actes du parlement du Canada et de la législature de Québec devront être imprimés et publiés dans ces deux langues.

Cette disposition est impérative et règle qu'aucune des deux versions ne sera publiée avant l'autre, mais qu'elles seront publiées simultanément. Par conséquent, le Parlement n'a pas le droit d'aller à l'encontre de la Constitution et de promulguer une version avant l'autre. Je ne doute pas que le bill ait été rédigé sans arrière pensée, mais je considère qu'il lèse la minorité. D'après la Constitution, la version française est officielle au même titre que la version anglaise et aux yeux du Parlement elles ne font qu'une.

M. BOURASSA : Je ne veux pas faire d'embarras factieux, mais je considère que nous avons droit à des explications plus précises sur la date probable à laquelle le Gouvernement espère avoir la version française et sur les moyens qu'il a pris pour en hâter la publication.

M. LAURENCE.

L'hon. M. BRODEUR : Quant à la publication de la version française, je considère que l'on devrait prendre tout le temps nécessaire pour s'assurer un texte irréprochable. J'inclinerais plutôt à donner tout le temps nécessaire aux traducteurs pour qu'il nous livrent un travail bien fait.

M. R. L. BORDEN : Je croyais que la traduction était finie.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, mais il y a toujours des corrections à faire. Je ne veux pas dénigrer le travail de 1886, mais dans l'exercice de ma profession j'ai pu constater que certaines parties de ces statuts n'avaient pas été préparés avec tout le soin qu'on aurait pu y mettre. Puisque nous devons avoir une excellente version française, cette fois-ci, je crois qu'il faudrait tout le temps nécessaire à ceux qui sont chargés de cette traduction.

M. BOURASSA : Les franches explications que vient de donner l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne font que confirmer ce que je disais il y a un instant : nous ne savons pas quand cette version française sera prête. Il y a un instant le ministre de la Justice, de la meilleure foi du monde, je n'en doute pas, nous disait que tout le travail était fait et qu'il ne reste plus que l'impression, et voilà que le ministre de la Marine et des Pêcheries nous recommande de prendre patience, car il reste encore beaucoup de travail à faire. C'est ce que j'ai toujours dit. Je ne reviens pas sur ce sujet uniquement pour critiquer le Gouvernement, mais il saute aux yeux qu'on a négligé de prendre les précautions les plus élémentaires pour assurer la promulgation simultanée des deux versions.

Je partage entièrement l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries quand il dit que ce travail doit être bien fait; mais la préparation du texte anglais est commencée depuis deux ans, et on aurait dû travailler à la revision du texte français sans interruption, concurremment avec la revision du texte anglais. Par ce moyen, non seulement on aurait eu la version française beaucoup plus tôt, mais on aurait facilité le travail de ceux qui étaient chargés de préparer le texte français, car ils auraient eu l'avantage de pouvoir consulter les reviseurs chaque fois qu'un doute se serait présenté sur la signification exacte du texte anglais, pour bien rendre la même idée, dans le texte français.

Au lieu de faire préparer les deux versions concurremment, le Gouvernement a fait faire tout le travail en anglais et il a ensuite chargé quelqu'un d'en faire une traduction française.

Quant à l'impression, si on n'avise pas à des moyens plus expéditifs, il s'écoulera des mois et peut-être une année avant que nous ayons la version française, et le léger inconvénient dont parlait l'honorable ministre de la Justice voudra dire que tous les avocats français de la province de Québec se-

ront privés du texte français des statuts refondus pendant des mois et peut-être une année. Je ne puis pas laisser passer cela sans protester énergiquement.

M. LAVERGNE (Montmagny) : A ce que vient de dire mon honorable ami, j'ajouterai que n'y aurait-il qu'un jour de retard entre la promulgation des deux versions, cela serait contraire à l'acte de l'Amérique britannique du Nord. L'article 3 du bill est inconstitutionnel. Nous n'avons pas le droit de promulguer un texte avant l'autre. L'article 133 est formel :

Les actes du parlement du Canada et de la législature de Québec devront être imprimés dans ces deux langues.

Cela veut dire que l'impression et la publication des deux versions se feront simultanément. L'acte de l'Amérique britannique du Nord dit que les archives, procès-verbaux et journaux des deux Chambres seront redigés dans les deux langues. Nous n'avons donc pas le droit de promulguer un texte de loi avant l'autre. S'il doit n'en résulter qu'un faible inconvénient, comme dit l'honorable ministre de la Justice, pourquoi ne pas laisser les choses en l'état et attendre que les deux versions soient prêtes pour les promulguer en même temps ?

Pourquoi les avocats anglais auraient-ils le texte anglais à leur disposition, pendant que les avocats français seraient privés du texte français ? En laissant les choses telles qu'elles sont on ne cause de tort à personne, puisque les lois restent ce qu'elles sont depuis 1896. Il n'y a donc pas de raison pour ne pas attendre que les deux versions soient prêtes, comme le veut la Constitution. En agissant autrement on crée un précédent dangereux pour la minorité. Lorsque nous avons conclu le pacte de 1867, il était entendu que les droits de la minorité seraient respectés, et quelque soit le gouvernement au pouvoir, son devoir est de faire respecter ces droits et de promulguer les lois conformément à l'esprit de la Constitution, c'est-à-dire en français et en anglais simultanément.

Sur l'article 12 :

Les lois relatives à la distribution des exemplaires imprimés des statuts ne s'appliqueront pas auxdits Statuts refondus, mais ceux-ci seront distribués en tel nombre et à telles personnes seulement que le Gouverneur en conseil prescrira.

M. SPROULE : A qui ces statuts seront-ils distribués? J'ai reçu plusieurs demandes de renseignement à ce sujet. Je suppose qu'on en distribura un nombre suffisant aux greffiers des tribunaux dans chaque comté.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas de disposition spéciale concernant le service des greffiers des tribunaux. Ces statuts sont envoyés aux membres des deux Chambres et ainsi qu'à certains fonctionnaires dans les ministères et ailleurs dans le pays, et le Gouverneur fixe par décret le nombre d'exemplaires qui doit être envoyé à chacun. Cette disposition est conforme à l'ancienne loi relative à la ditribution des Statuts refondus de 1886. A vrai dire cet article 12 n'est que la reproduction de l'ancien texte.

M. SPROULE : Alors, tout ce que je puis dire, c'est qu'une disposition subséquente a statué relativement au service des greffiers. J'avais moi-même demandé un certain nombre d'exemplaires des Statuts refondus et on m'a répondu que les greffiers des cours en avaient reçu un nombre suffisant pour les besoins du comté.

L'hon. M. BRODEUR : Cela est laissé à la discrétion du Gouverneur en conseil. Il est libre d'accorder ou refuser les Statuts à ces fonctionnaires. La loi n'est pas changée.

M. SPROULE : Le Gouvernement devrait nous dire à qui il se propose d'en donner. Cela éviterait de nombreuses démarches inutiles.

M. MACLEAN (York-sud) : Combien d'exemplaires de chaque version fait-on imprimer ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne suis pas en état de répondre à cette question. L'impression se fait à l'Imprimerie nationale, sous la direction du secrétaire d'Etat. En réponse à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) je puis dire que cet article 12 est une reproduction fidèle de l'article 12 de l'acte de 1903.

M. SPROULE : C'est ce que vient de dire l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et je lui ai expliqué qu'il doit exister un décret en conseil concernant la distribution de ces statuts, car j'ai été informé personnellement que les greffiers de la paix, dans mon comté, avaient droit à un certain nombre d'exemplaires. Je désire simplement savoir si on a fait des changements, ou si les mêmes personnes recevront le même nombre d'exemplaires. Je crois aussi qu'il vaudrait mieux faire un pas de plus et décider à qui ces Statuts devront être envoyés. Cela épargnerait aux autres l'ennui de demander des renseignements aux députés.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Montmagny a soulevé, ou plutôt signalé un point intéressant relatif à l'interprétation de la loi de 1903. Le premier article de cette loi dit :

Aussitôt que les membres de ladite commission, ou la majorité d'entre eux, auront fait un rapport par écrit énonçant qu'ils ont terminé ladite refonte, y compris les actes ou parties d'actes rendus au cours de la présente session ou d'autres sessions subséquentes que le Gouverneur général peut juger à propos d'y faire ainsi inclure, le Gouverneur général peut faire déposer au bureau du greffier des Parlements un rôle imprimé de ces statuts, attesté de son seing et de celui du greffier des Parlements, etc, et ce sera rôle réputé être l'origi-

nal des statuts ainsi revisés, classifiés et refondus.

Il n'est pas question ici d'une langue ou d'une autre, et l'acte de l'Amérique britannique du Nord dit que les archives seront tenues dans les deux langues. Il dit aussi que les lois seront imprimées et publiées dans les deux langues. Je maintiens qu'on a enfreint l'article 1er de la loi de 1903, si le rôle n'a pas été déposé dans les deux langues, et quand le ministre de la Justice dit qu'on s'est conformé aux dispositions de cet article du présent bill, il ne se rend peut-être pas compte de sa portée intégrale, si on la rapproche de l'article 133 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Supposons que le rôle n'ait été déposé qu'en français, comme la chose pourrait parfaitement se faire, en vertu de la Constitution. Pourrait-il prétendre qu'on s'est conformé à la loi de 1903 ? Ne partons-nous pas d'un principe faux en supposant qu'on a satisfait aux dispositions de la loi en déposant le rôle imprimé en question? La situation ne me paraît pas aussi claire qu'on semble le croire. Les dispositions de l'article 3, qu'il s'agit de voter, disent :

> Les Statuts revisés du Canada, 1906, sont par le présent Acte ratifiés et confirmés et déclarés avoir et avoir eu le et à compter du premier jour de janvier 1907, force de loi, comme s'ils étaient édictés dans le présent acte.

Or, les statuts ainsi ratifiés sont contenus dans le rôle dont il est question à l'article 1er de la loi de 1903, mais cet article ne parle ni d'un rôle français ni d'un rôle anglais, mais semblerait plutôt indiquer un rôle imprimé dans les deux langues, comme le veut l'article 133 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Par conséquent, nous laissons planer un doute sur la validité de ce rôle qui, si le ministre de la Justice l'a décrit exactement, ne me paraît pas remplir les conditions exigées par la loi de 1903.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne vois pas la difficulté. Nous avons déposé le rôle, comme le veut l'article 1er de la loi de 1903. Cet article ne mentionne qu'un rôle, un seul rôle ; si la loi exigeait les deux textes, il faudrait nécessairement deux rôles. Quoi qu'il en soit, dans la pratique, aucune difficulté ne se présentera, car non seulement il existe un rôle anglais, dûment attesté, entre les mains du greffier des législatures du Parlement, mais il en existe aussi un en français, en état d'être déposé, qui n'a besoin d'aucune loi pour être validé, qui peut être déposé en aucun temps, après avoir été attesté, et quand cela sera fait, bien avant que le projet de loi que nous discutons en ce moment ait force de loi, toutes les formalités requises par l'article de la loi de 1903 auront été remplies.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas la question exactement du même œil que l'honorable ministre de la Justice, bien que ce soit avec beaucoup de déférence que je me permette de différer d'opinion. Tout document officiel est imprimé dans les deux langues, mais en réalité ce n'est qu'un seul document. En vertu de la Constitution, il existe un rôle des statuts, et d'après ce que je comprends, ce rôle doit être dans les deux langues ; c'est ce rôle que mentionne la loi de 1903 ; il n'y est question ni d'une langue ni d'une autre. Le ministre de la Justice croit-il qu'on se serait conformé à cette loi en ne déposant que le texte français ? Ce rôle serait assurément tout aussi légal que celui qui a été déposé. Comme la loi de 1903 ne fait aucune mention des langues et comme la Constitution exige que les archives soient imprimées dans les deux langues. Sans insister davantage, je dis que c'est ainsi que je vois la question dans le moment. A la réflexion, je modifierai peut-être cette manière de voir, mais c'est ainsi que la question m'apparaît à l'heure présente.

M. BOURASSA : Cette opinion n'est-elle pas encore confirmée par l'exemple cité par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule)? Quand les deux textes paraissent se contredire et sont invoqués devant un tribunal, ce dernier ne déclare-t-il pas que la loi n'est ni la version française, qu'elle doit être interprétée telle qu'elle est dans une langue ou dans l'autre, et qu'il n'y a qu'une seule loi rédigée dans les deux langues. De la même manière le rôle signifie un rôle complet, c'est-à-dire un rôle contenant en lui-même une version française et une version anglaise. Je ne dirai pas qu'il y a deux rôles, mais un seul rôle en deux langues, absolument comme les archives de cette Chambre ne seraient pas complètes si chaque document officiel n'était pas conservé dans les archives dans les deux langues. Chaque bill ne contient qu'une loi, mais la base de cette loi est un texte unique dont nous avons la version anglaise d'un côté et la version française de l'autre. Bien plus, tous les jours, nous pouvons, en aucun temps, empêcher la discussion d'un bill, s'il n'est pas imprimé dans les deux langues, et aucune loi ne peut être sanctionnée, à moins que les deux textes ne soient prêts à recevoir la signature du greffier du Parlement, bien que ce soit une seule loi.

Sans vouloir argumenter avec l'honorable ministre de la Justice au point de vue légal, mais en me plaçant au simple point de vue du bon sens, il me semble que, puisqu'en vertu de la Constitution tout document officiel, toute loi votée par le Parlement doivent être imprimés dans les deux langues un rôle du Parlement ne peut pas être complet s'il n'existe pas dans les deux langues.

M. MACLEAN (York-sud) : Si un profane peut se permettre d'intervenir dans ce débat, je ferai observer que l'honorable minis-

tre de la Justice se sert de l'expression " version anglaise " et que d'autres députés parlent de la " version française ". La loi de ce pays serait donc quelque chose qui différerait de la version anglaise et qui différerait aussi de la version française, quelque chose d'impalpable et d'invisible dont nous aurions deux versions.

M. BOURASSA : Très bien.

M. MACLEAN (York-sud) : Je conçois fort bien qu'il ne puisse y avoir qu'une loi, mais je serais fort en peine de dire où elle est. Je n'aime pas beaucoup l'expression " version anglaise ". Quant à l'expression " version française ", je n'y ai pas d'objection, si quelqu'un se soucie de l'employer. Dans tous les cas, il semble y avoir une version anglaise—de quoi ? Et une version française—de quoi ? Si quelqu'un veut me dire de quoi elles sont les versions, je serai bien aise de l'apprendre.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'une est la version française de la version anglaise et l'autre une version anglaise de la version française.

M. MACLEAN (York-sud) : Alors, quelle est cette chose impalpable dont parle l'honorable ministre ?

Un DEPUTE : C'est une chose métaphysique.

M. MACLEAN (York-sud) : C'est possible et comme la droite renferme plusieurs métaphysiciens, j'aimerais à avoir leur avis sur la question.

Je ne combats pas l'attitude prise par l'honorable député de Labelle et il a raison quand il dit que ces statuts doivent être imprimés dans les deux langues. Je comprends que la version anglaise est maintenant imprimée, mais que la version française ne l'est pas. Cette objection aurait dû être soulevée plus tôt, lorsque le bill est venu en première délibération. A ce moment, n'importe qui aurait pu s'opposer à ce que le bill fut mis en délibération, à moins d'être accompagné de la version française et toute procédure aurait été arrêtée.

Je répète que je serais bien content si quelqu'un pouvait me dire qu'est-ce que nous conservons dans nos archives et en quoi consiste le rôle en question. Apparemment il y a une version anglaise et une version française de ce rôle, mais ce sont des versions de quoi ? J'aimerais entendre un métaphysicien de la droite nous expliquer ce que c'est que cette chose impondérable.

M. BOURASSA: Si l'honorable député habitait un pays ou les deux langues sont respectées, sont mises sur un pied d'égalité, comme en Belgique ou en Suisse, par exemple, il ne serait pas du tout embarrassé. En Suisse il y a trois langues officielles et deux en Belgique. Je me rappelle avoir lu, il n'y a pas longtemps, dans le compte rendu d'une entrevue de l'honorable premier ministre avec des étrangers, qu'il cite la Suisse comme le pays idéal, pour ce qui concerne l'usage de plus d'une langue. Ces difficultés ne se présentent jamais en Suisse. Aucune loi du conseil fédéral n'est promulguée avant d'avoir été publiée dans deux langues, et dans trois ou quatre cantons sur la frontière d'Italie, elle est publiée en italien. Pas un document officiel, pas un timbre ou une carte postale émanant du gouvernement fédéral, ne sont publiés sans être imprimés dans les deux langues. Cependant, personne n'en est embarrassé, parce qu'on ne rencontre pas dans ce pays une foule de gens qui ont constamment dans l'idée qu'une loi ne peut pas être appliquée, si les droits de quelques-uns ne sont pas méconnus. Là-bas chacun s'occupe plutôt de faire son devoir ; j'espère que ces sentiments finiront par s'implanter ici et que nous aurons moins de ces discussions à propos de langues.

Si nous acceptions tous cette loi dans le même esprit que manifestaient les Canadiens, il y a quarante ans, nous n'aurions pas toute cette discussion sur les arguties de l'honorable député d'York. Après tout, le langage n'est que l'expression de la pensée. La loi canadienne est l'expression de la volonté du Parlement, et pour que cette volonté se manifeste légalement, elle doit être exprimée en deux langues au lieu d'une, comme dans certains autres pays. En Belgique, la loi est promulguée en deux langues et en Suisse, en trois langues. Je n'y vois rien de si embarrassant. Cela me paraît la chose la plus simple au monde, pourvu que nous soyons imbus de l'esprit de notre propre Constitution.

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable député de Labelle ne va pas penser, j'espère, que je suis opposé à l'impression de la loi dans les deux langues. Loin de là, je crois que les deux textes devraient être publiés simultanément afin d'accommoder ceux qui parlent les deux langues.

M. MONK : Il me semble que nous nous heurtons à un sujet qui nous réserve peut-être de graves embarras pour l'avenir. Nous est-il vraiment loisible de promulguer les lois soit en français, soit en anglais ? Je ne le crois pas. La Constitution est formelle sur ce point : la promulgation ne peut se faire que dans les deux langues à la fois. Cela étant, il me semble que nous sortons en ce moment de nos attributions. Le point est de la plus haute importance, et j'aimerais le voir élucider par le ministre de la Justice ou quelque autre membre ayant étudié la question. S'il n'entre pas dans nos attributions d'édicter cette loi, la mise en vigueur des statuts refondus pourra donner naissance à des difficultés. Il me semble que pour promulguer la loi le Gouvernement ferait mieux d'attendre la version française ; c'est le moyen d'éviter toute difficulté. On l'a dit, c'eût été chose très facile au Gouvernement de publier la loi dans les deux langues à la fois, car les textes étant à peu près les mêmes, les traducteurs auraient pu se servir

de l'exemplaire imprimé de la version française et suivre le texte original anglais au fur et à mesure qu'il eût été prêt.

Mais l'autre obstacle qui se dresse, insurmontable, c'est qu'il nous est interdit d'édicter une loi comme celle-ci, que nous n'avons pas le pouvoir de promulguer les statuts refondus dans une seule langue, et qu'il ne suffit pas d'un projet de loi comme celui-ci pour tourner la difficulté. La question est assez importante pour qu'on l'étudie de plus près. Si nous pouvions agir de la sorte dans le cas actuel, il nous serait loisible d'en faire autant à l'égard de n'importe quelle loi et de décréter que le texte français de telle ou telle loi devra être préparé dans un délai déterminé. Si l'on créait un tel précédent, on conçoit facilement que la Chambre, à la faveur de conditions nouvelles, pourrait tendre à user de ce pouvoir—si nous nous le reconnaissons.

En outre, la version française des statuts refondus se fera peut-être attendre pendant de longs mois. Pas n'est besoin de ce nouvel inconvénient. Je ne crois pas qu'il entre dans nos attributions de remédier à l'imprévoyance ou à la négligence du Gouvernement en nous passant de la version française des lois. Je suis d'opinion qu'en adoptant le principe fondamental du projet de loi nous établirons un précédent des plus dangereux.

Sir WILFRID LAURIER : Il me semble que nous perdons un temps précieux à débattre une question bien futile, si toutefois l'on peut vraiment dire qu'il se trouve une question en jeu. Mon honorable ami prétend que nous n'avons pas le pouvoir de voter ce projet de loi ; dans ce cas, la loi sera nulle et de nul effet. Qu'arrivera-t-il alors ? Cette loi ne crée rien, elle ne fait que condenser les lois déjà existantes, et si le Parlement édicte une loi de nul effet, l'ancienne loi devra rester en vigueur. Voilà tout. S'il se trouve un tribunal pour décréter que le Parlement du Canada n'a pas le droit d'établir cette loi parce qu'elle n'a pas été promulguée simultanément dans les deux langues, ce tribunal décrètera aussi le maintien en vigueur de l'ancienne loi, et c'est elle qui continuera de s'appliquer. Il ne s'agit ici que d'une simple accommodation et non d'un changement. Cette loi ne crée rien, elle ne confère aucun droit à personne ; elle permet simplement à quiconque désire consulter les lois du Canada de ne recourir qu'à un seul volume au lieu d'avoir à en feuilleter cinquante.

J'aborde maintenant la question soulevée par mon honorable ami : pourquoi les textes français et anglais ne seraient-ils pas publiés en même temps ? Nous aurons certainement une version française, mais les Canadiens de langue française ne perdront rien à ce que la version française ne soit pas publiée en même temps que le texte anglais. Quelle sera la conséquence de l'adoption du présent projet de loi ? A l'heure qu'il est, le texte anglais de la loi est imprimé, il est prêt à servir à ceux qui étudient la loi dans la langue anglaise : c'est autant à leur avantage. Mais l'élément français ne perd rien à ne pas avoir la version française au même moment ; il n'a qu'à attendre un peu, à feuilleter un peu plus longtemps les cinquante volumes, voilà tout. Va-t-il se montrer égoïste au point de méconnaître aux Canadiens d'origine anglaise le droit de se servir du texte anglais tant que l'on n'aura pas publié la version française ? C'est à cela que se résume réellement la question.

M. MONK : C'est la première fois qu'il m'arrive d'entendre raisonner d'aussi étrange façon. Mon très honorable ami dit que nul ne sera lésé, parce que si les tribunaux jugent que nous avons outrepassé nos attributions, les statuts refondus resteront lettre morte, et il ajoute qu'en ce qui concerne le retard apporté à l'impression de la version française des statuts, les avocats français feraient montre de beaucoup d'égoïsme s'ils allaient murmurer parce que la version française se fait attendre quelque trois mois de plus que la version anglaise. Cela ne constitue pas une réponse aux objections que l'on a soulevées. La question qui se pose est celle-ci : avons-nous le pouvoir d'édicter une telle loi ? Le très honorable premier ministre n'y a pas répondu. Il ne nous est pas loisible de promulguer une loi dans son seul texte français ou anglais ; la Constitution nous oblige à la promulguer dans les deux langues à la fois. A quoi bon procéder comme on le propose quand il eût suffi de faire un peu plus diligence pour se conformer à la Constitution? Est-ce faire montre d'égoïsme que de poser cette question ? Pas du tout. On ne saurait accuser d'égoïsme celui qui la pose et fait observer qu'on ne saurait voter tel ou tel projet de loi sans violer la Constitution. En supposant même que cette opinion ne soit pas fondée, n'est-il pas à propos de faire remarquer que ce que l'on fait aujourd'hui pourra être considéré comme un précédent ? Sans doute. Si nous pouvons légalement promulguer les statuts revisés en une seule langue, qu'est-ce qui nous empêchera d'en faire autant à l'occasion de toute autre loi, pourvu qu'il y soit décrété que la version française ou anglaise devra être faite dans un délai déterminé, et que cette version deviendra texte officiel sur la proclamation du Gouverneur général en conseil ? Il en est des statuts refondus comme de toute autre loi.

Si nous procédons aujourd'hui d'une manière illégale, si nous outrepassons nos pouvoirs, ne se trouvera-t-il pas un tribunal pour décréter que nous avons agi de façon irrégulière et que la loi par nous promulgée est nulle et de nul effet ? Pouvons-nous éviter une telle éventualité ? Sans doute, et c'est chose très facile. Est-il sage de créer un tel précédent ? Je ne le crois pas. De prime abord, la question peut sembler insignifiante, mais en réalité elle est de la plus grande importance. Chaque article de

la Constitution a son importance, et il est essentiel de veiller aux avantages qu'elle assure à la nation, à ce qu'elle soit respectée et de jeter le cri d'alarme lorsqu'on tente de la violer. A en juger par la réponse du premier ministre, ces observations seraient fondées sur un sentiment d'égoïme, ou du moins la question serait dépourvue d'importance, puisque, advenant même le cas où nous sortirions de nos attributions en édictant cette loi, nous ne saurions nuire à personne.

M. LAVERGNE (Montmagny) : Il me semble que l'on s'est sensiblement éloigné du ton que le ministre de la Justice a donné cet après-midi à la discussion. L'honorable ministre s'est appliqué à reconnaîles droits de la minorité, mais son discours n'a servi qu'à me remettre en mémoire cette locution latine : "Timeo Danaos et dona ferentes". Je crains les Grecs, même quand ils font des offrandes. Il me semble que l'offrande du ministre de la Justice va créer du désappointement.

Au dire du très honorable premier ministre, cette loi ne crée pas de situation nouvelle ; j'estime, au contraire, que nous sommes en train de créer un précédent fort dangereux, un précédent susceptible, d'ici à vingt ans, de revêtir d'un caractère officiel n'importe quelle langue, et si c'est faire preuve d'égoïsme que demander au Gouvernement et au ministre de la Justice d'affirmer que nous ne sortons pas de nos attributions, que nous ne courons aucun danger en votant le projet de loi ou édictant une loi qui n'établit rien qui ne soit déjà prévu par la Constitution, eh bien ! je le déclare ave orgueil, je suis un égoïste, et j'entends l'être autant qu'il sera nécessaire pour défendre ici les droits de mes compatriotes.

Il s'agit ici d'une question très importante, d'une question qui touche à l'âme de la nation, à l'esprit même de la Constitution ; il s'agit de savoir s'il y a dans le pays une race supérieure et une race inférieure, ou si les deux races se trouvent sur un pied d'égalité et sont traitées de la même manière. Voilà le premier principe du parti libéral auquel j'appartiens ; malheureusement, les principes libéraux semblent ne plus se retrouver que dans les rangs de la gauche.

M. MACLEAN (York-sud) : Je ferai observer à l'honorable député (M. Armand Lavergne) que nous assistons à la répétition de ce qui s'est passé l'an dernier. Le parti libéral, qui fut à certaine époque le champion des droits des provinces, n'a pas hésité, à la dernière session, à sacrifier ces droits à l'occasion du bill relatif au repos dominical, et le projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie va lui fournir l'occasion de les sacrifier de nouveau.

M. R. L. BORDEN : Je ne saurais me ranger à l'avis exprimé à la légère par le premier ministre, que si les tribunaux décident que nous avons outrepassé nos attributions, nous n'aurons cependant porté préjudice à personne. Il y a lieu de se placer à un point de vue plus élevé que cela. Au dire du premier ministre, nous n'effectuons aucun changement réel ; mais mon très honorable ami semble oublier que les statuts refondus que nous mettons en vigueur abrogent ceux de 1886, ainsi que toutes les lois rendues depuis cette année-là et qui se trouvent codifiées dans les nouveaux volumes.

Sir WILFRID LAURIER : Précisément.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, le premier ministre nous invite à voter une loi qui sera valide ou de nul effet. Si elle est valide, tout sera pour le mieux ; dans le cas contraire, l'affaire sera à recommencer à la prochaine session, j'imagine.

Sir WILFRID LAURIER : Qu'arrivera-t-il si les tribunaux décident que le Parlement a outrepassé ses pouvoirs ? Nous n'aurons pas abrogé les anciens statuts ; ils resteront en vigueur. Si cette loi impliquait la création de lois nouvelles, la question serait très grave, mais il n'en est rien. Il s'agit simplement de la codification des lois existantes, et si quelque tribunal décrétait, ce que je ne crains guère, l'invalidation de la nouvelle loi, il va sans dire que celle-ci serait considérée comme n'existant pas, et les lois dont nous voulons la codification resteraient en vigueur.

M. R. L. BORDEN : Le premier ministre n'est pas sans savoir que toute refonte des lois implique nécessairement certains changements dans les textes. Ces changements, les commissaires peuvent les faire sans toutefois altérer le sens.

Sir WILFRID LAURIER : Pour moi, ce raisonnement ne vaut pas du tout. La codification ne comporte pas de création, elle n'a d'autre objet que le groupement des lois existantes.

M. R. L. BORDEN : D'éliminer les contradictions et le reste. Passons maintenant à l'acte constituant la commission et voyons si mon très honorable ami ne fait pas erreur. Les dispositions de ces lois feront surgir quelque question touchant les droits relatifs à la propriété, quelque question concernant l'emprisonnement ou la liberté des citoyens. Suivant le premier ministre, il se peut que ces lois soient décrétées de nullité, mais il importe peu que nous nous donnions la peine de procéder régulièrement à cette heure. Il me semble que le Parlement devrait s'abstenir de décider d'une question aussi sérieuse de la façon que conseille mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER : Si je me suis servi de ce raisonnement, c'est parce que le débat actuel est marqué au coin de la plus extrême subtilité. Aux arguments subtils que l'on a invoqués pour établir qu'il n'est

pas en notre pouvoir d'édicter maintenant cette loi-là, j'ai répondu que si la nouvelle loi était frappée de nullité, ces arguments ne vaudraient pas, puisque rien ne serait changé aux lois existantes.

M. R. L. BORDEN : Je repousse toute accusation de subtilité. Si l'on trouve mon raisonnement subtil, on trouvera nécessairement de la subtilité dans l'article 133 de la Constitution, où il est dit que dans la rédaction des archives, l'impression et la publication des actes du Parlement, l'usage des deux langues sera obligatoire. Invoquant la loi de 1903, j'ai dit que le rôle mentionné dans cette loi doit être imprimé dans les deux langues. Il n'y a pas de subtilité là-dedans ; je crois m'être exprimé en termes très clairs.

Ainsi, l'usage des deux langues est obligatoire. Une disposition particulière décrète qu'il devra être déposé un rôle des statuts, mais il n'existe pas de disposition portant que ce rôle devra être imprimé en l'une plutôt qu'en l'autre des deux langues, et il s'ensuit clairement, selon moi, que le rôle déposé doit être rédigé dans les deux langues, tout comme doivent l'être, en conformité du même article de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les archives et les procès-verbaux du Parlement. Il n'y a qu'une seule sorte d'archives, et elles sont rédigées dans les deux langues ; il n'y a qu'un seul rôle : il doit être imprimé en anglais et en français. Lorsque le Parlement édicte une loi, dit-on qu'il en édicte deux parce qu'elle doit être rédigée dans les deux langues ? Non, les deux versions ne constituent qu'une seule et même loi. De même la loi de 1903 pourvoit à la confection d'un rôle qui doit être rédigé dans les deux langues. Ce raisonnement me paraît irréfutable ; dans ce cas, le rôle qui a été déposé en conformité de la loi de 1903 n'est pas conforme aux dispositions de cette loi.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne conteste pas ce que dit mon honorable ami, mais l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) s'est prévalu de la conclusion de son raisonnement pour affirmer que les nouveaux statuts seraient nuls et de nul effet parce qu'ils n'auront pas été promulgués dans les deux langues. A cela, j'ai répondu que, les statuts étant frappés de nullité, les choses en resteraient en leur état actuel.

M. BOURASSA : Il y a autre chose. Le paragraphe 2 de l'article 7 est ainsi conçu :

> 2. Mais si, sur quelque point, les dispositions desdits Statuts revisés ne sont pas effectivement les mêmes que celles des actes et parties d'actes abrogés auxquelles elles sont substituées, alors en ce qui regarde toutes les transactions, affaires et choses subséquentes à l'époque où lesdits statuts revisés sont entrés en vigueur, les dispositions y contenues doivent prévaloir, mais quant à toutes les transactions, affaires et choses antérieures à cette époque, les dispositions desdits actes et parties d'actes abrogés doivent prévaloir.

Sir WILFRID LAURIER.

Voilà donc une disposition nouvelle, et le raisonnement du premier ministre, qui vaut à l'égard des statuts refondus en général, ne vaut pas en ce qui concerne les différences qui peuvent exister entre les nouveaux statuts et les lois qu'ils abrogent. L'on met en vigueur une loi abrogeant toutes les lois édictées jusqu'ici par le Parlement, et s'il s'accuse quelque différence entre la loi abrogée et la nouvelle, c'est cette dernière qui doit prévaloir, et cette loi nouvelle on ne la met pas à la disposition des avocats du pays dont la langue est le français. Il est absolument certain que nous n'aurons pas de version française des changements effectués par les codificateurs. Tant que le texte français ne sera pas publié, il n'existera dans la province de Québec de version française officielle ni des statuts refondus ni d'aucune loi antérieure, promulguée en français ou en anglais, et abrogée par le présent projet de loi.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je prie la Chambre de croire que c'est avec les plus grands égards pour ceux qui ne pensent pas comme moi que je me permets de faire observer que nous perdons des heures précieuses à discuter une affaire absolument insignifiante. Je tiens à dissiper l'impression qui pourrait se dégager des observations de l'honorable député (M. A. Lavergne). A l'en croire il y aurait lieu de suspecter la proposition que j'ai énoncée cette après-midi en déposant le projet de loi. A lui comme à la Chambre, j'affirme que je n'avais pas la moindre arrière-pensée quand j'ai dit que la disposition du projet de loi qui semble avoir provoqué tout ce bruit n'avait d'autre objet que de faire sanctionner par le corps législatif,—chose qui n'avait pas été faite jusqu'à présent,—le dépôt du rôle des statuts refondus, les deux texte compris. Ne voit-on pas les difficultés là où il n'en existe pas en réalité ? Grâce à une dépense de plusieurs milliers de dollars et à plusieurs années d'un rude labeur que nous avons imposé à un certain nombre d'érudits, nous avons pu effectuer la coordination, la refonte, la codification de toutes les lois rendues au Canada depuis vingt ans. Ce travail a été rédigé dans la langue que connaissaient le mieux ceux qui en étaient chargés. Pour ce qui en est de la validité des lois, il est indifférent que la codification en ait d'abord été faite en anglais ou en français : tôt ou tard, elles doivent être publiées dans les deux langues.

Nulle disposition de l'acte de l'Amériuqe britannique du Nord ne décrète que les pièces légales ou les archives officielles devront être rédigées simultanément dans les deux langues ; il y est simplement dit que l'on pourra faire usage de l'une ou de l'autre dans toute plaidoirie ou pièce de procédure par-devant les tribunaux ou émanant des tribunaux du Canada qui seront établis aux termes de cet acte-là, que l'usage de la langue française ou de la langue anglaise

sera facultatif dans les chambres du Parlement du Canada et les chambres de la législature de Québec, et que l'usage de ces deux langues sera obligatoire dans la rédaction des archives, procès-verbaux et journaux respectifs de ces chambres. Il n'est dit nulle part que l'une devra avoir le pas sur l'autre ou que les deux ne doivent être employées que simultanément ; on doit faire usage de l'une ou de l'autre, et c'est ce que nous proposons dans le cas qui nous occupe.

Supposons que le projet de loi n'ait pas été déposé ou qu'il soit rejeté : la loi, telle qu'elle est actuellement, telle qu'elle est depuis 1903, prescrit la refonte des lois et le dépôt, au bureau du greffier du Parlement, du rôle de cette refonte, (dépôt qui a été effectué,—et le Gouverneur en conseil peut, après le dépôt du rôle en dernier lieu mentionné, déterminer par proclamation le jour auquel et à partir duquel ce rôle entrera en vigueur et aura force de loi. Même en l'absence de cette disposition particulière, la loi règle encore que la refonte des statuts sera ordonnée par un simple décret du conseil des ministres.

On l'a répété à maintes reprises, nous voulons, dans le cas actuel, qu'au dépôt du rôle imprimé en langue anglaise,—dépôt qui a déjà été fait,—s'ajoute le dépôt, sous le plus bref délai possible, d'un rôle semblable rédigé en français ; après cela—dans le cas même où il n'aurait pu le faire avant le dépôt de la version française—il sera parfaitement loisible au Gouverneur en conseil de proclamer l'entrée en vigueur du rôle ainsi déposé qui, aux termes de la loi actuelle, aura force de loi à partir du jour de la proclamation.

Cela étant, ne dirait-on pas que l'on cherche à semer la discorde en faisant si grand bruit autour d'une difficulté qui, en réalité, n'existe pas ? Tout ce que nous voulons, c'est qu'il soit déposé un rôle rédigé en l'une et l'autre des deux langues, et que les statuts refondus soient imprimés et publiés en français et en anglais.

Toute la discussion semble avoir porté sur le jour auquel et à partir duquel les statuts refondus entreront en vigueur et auront force de loi.

Comme je l'ai déjà dit, aux termes de la loi de 1903, c'est au conseil des ministres qu'il appartient de déterminer ce jour ; à cela rien n'est changé, et, abstraction faite du projet de loi actuellement à l'étude, le conseil des ministres reste autorisé à déterminer, en tout temps, le jour auquel il lui plaira que les statuts refondus entrent en vigueur. Mais puisque la question se résume ici à savoir si cette mise en vigueur doit se faire à une date plus ou moins rapprochée, si elle se fera le 31 de ce mois, comme je l'ai proposé, dans trois mois ou seulement dans six mois, c'est-à-dire lorsque l'on aura imprimé la version française des statuts refondus, n'est-il pas évident que ceux qui préfèrent faire usage de la version française n'ont rien à gagner à ce que l'entrée en vigueur soit retardée ? Leur situation n'est pas plus désavantageuse ; ils ne subissent aucun préjudice. Ils n'auront peut-être pas tout à fait le même avantage que ceux qui doivent naturellement se servir du texte anglais, mais il ne leur sera causé aucun détriment, et les avocats de langue française n'ont aucun intérêt à empêcher leurs confrères de langue anglaise de se servir de ce qui est terminé de la refonte des lois. C'est absolument dans cet esprit, je n'en doute pas, que le premier ministre a posé la question à l'occasion de laquelle l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dit qu'il n'y avait guère lieu de parler d'égoïsme.

La publication prochaine de la version anglaise sera fort utile à ceux qui sont obligés d'y recourir, et je suis bien certain qu'il se trouvera bien peu d'avocats de langue française pour ne pas se prévaloir de cet avantage.

M. LAVERGNE (Montmagny) : L'honorable ministre de la Justice peut m'en croire, je ne doute pas de sa sincérité, et je suis sûr que son intention était de servir l'intérêt de la minorité. Mais ce qui m'étonne, c'est l'empressement que l'on met à mettre en vigueur la version anglaise des statuts, quand la version française devra se faire attendre trois mois, six mois ou peut-être même une année entière. Qu'est-ce qui cloche? Nul ne peut le savoir? Ne s'agirait-il que d'une seule journée de retard à l'égard de la version française, on violerait encore la Constitution qui exige que les actes du Parlement du Canada soient imprimés dans les deux langues. Si cela signifie quelque chose, c'est bien que l'impression dans les deux langues doit se faire simultanément. Pas n'est besoin de l'intervention du Parlement pour faire reconnaître le caractère officiel de la langue française : l'article 133 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord y pourvoit.

Loin d'être insignifiante, la question qui nous occupe est de la plus haute importance. Ce n'est pas un argument que d'alléguer que la codification des lois a coûté fort cher. Une partie des sommes nécessaires à la confection de ce travail a été fournie par la province de Québec, et l'arrangement intervenu entre les deux races, en 1867, confère à cette province le droit d'exiger que les lois soient promulguées dans les deux langues à la fois. A l'heure qu'il est, dit le ministre de la Justice, il est loisible au Gouverneur en conseil de promulguer la loi quand il le jugera à propos ; c'est possible, mais il lui est interdit de n'en promulguer que le seul texte anglais : la Constitution lui fait un devoir de publier les deux textes à la fois.

Les archives du Parlement ne sont pas de deux sortes, mais il en existe deux versions officielles ; il en est de même des lois édictées par le Parlement, et c'est notre droit, c'est le droit de la province de Québec, celui de chaque province et de chaque citoyen du Canada d'exiger du Gouverne-

ment qu'il fasse promulguer les lois dans les deux langues, ainsi que le veut la Constitution. Le Gouvernement n'a pas le droit d'agir autrement ; en le faisant, il outrepasse ses pouvoirs.

L'hon. M. BRODEUR : Je dois dire que je n'ai pas plus que qui que ce soit l'intention de dépouiller la province de Québec d'aucun de ses droits, et je m'étonne qu'un représentant de cette province, qui est aussi la mienne, ose tenir un tel langage en cette enceinte parlementaire. Le Gouvernement de ce pays entend que les droits de chacun soient respectés, et s'il se faisait un peu moins de ces appels aux préjugés de race et de nationalité, le pays s'en trouverait beaucoup mieux.

M. LAVERGNE (Montmagny) : Je demande la parole pour un fait personnel. Je n'ai pas fait appel aux préjugés de race.

L'hon. M. BRODEUR : En se reportant à la refonte qui fut faite de nos lois en 1886, on constate qu'il ne fut alors déposé qu'un seul rôle : il était imprimé en langue anglaise. Si je suis bien informé, il ne fut pas déposé de rôle imprimé en français. Les statuts refondus furent néanmoins imprimés dans les deux langues, on s'en est servi pendant vingt ans, et je ne sache pas que l'on en ait jamais contesté la validité. Et pourtant, si le raisonnement de mon honorable ami vaut, ces statuts de 1886 étaient entachés de nullité, puisque le rôle qui en fut déposé n'était pas imprimé dans les deux langues.

Cette année, nous avons fait plus que par le passé: nous avons voulu que la loi décrétât que les statuts fussent imprimés en français aussi bien qu'en anglais. Pour cela, nous n'avons eu, jusqu'à un certain point qu'à reproduire des statuts refondus du Canada les dispositions relatives à la publication des lois. L'article 9 du chapitre 2 prescrit que les actes du Parlement du Canada seront imprimés en deux volumes séparés et que des exemplaires de ces volumes seront imprimés dans les deux langues française et anglaise, respectivement, par l'imprimeur de la Reine. Or, le présent projet de loi ne tend aucunement à méconnaître à un groupe quelconque de la population le droit de faire usage de la langue française—loin de là—il y est simplement réglé que les statuts déjà imprimés seront mis en vigueur et que l'autre version aura à son tour force de loi lorsqu'elle sera imprimée.

On a aussi parlé un peu de commodité et d'illégalité. Il ne faut pas oublier que chaque année des lois entrent en vigueur immédiatement après que Son Excellence le Gouverneur général les a sanctionnées; mais ces lois ne sont imprimées que cinq ou six mois plus tard, ce qui, dans l'intervalle, pourrait donner lieu à de graves inconvénients. Quoi qu'il en soit, ces retards dans l'impression n'ont jamais causé de torts sérieux et, dans le cas présent, parce que la version française n'est pas publiée le même jour que l'autre, on voudrait faire croire que les droits de la province de Québec sont lésés. Ces récriminations n'ont rien de sérieux quand on songe que le même inconvénient se reproduit sans cesse au sujet de l'impression des lois.

Nul citoyen de la province de Québec ne se plaindra de ce que la version française n'est pas publiée le même jour et à la même heure que l'autre. Il s'agit simplement d'accommoder le public, et je me demande pourquoi on cherche à exagérer les inconvénients qui en résulteront, et à en prendre occasion pour soulever ici des animosités de race, surtout quand on sait que nos lois sont généralement publiées plusieurs mois après avoir été promulguées. Il arrive parfois que les lois importantes soient publiées dans la "Gazette du Canada," mais souvent elles ne le sont pas, et en dépit des inconvénients qui en peuvent résulter, le pays s'accommode de la situation.

Dans les circonstances, je ne vois aucune raison sérieuse de s'opposer à l'adoption du bill dont les dispositions, j'en suis convaincu, sont absolument constitutionnelles.

M. BOURASSA : Il me semble que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a assumé la tâche de damer le pion à son collègue l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth). Ce dernier nous a dit que la version française était prête, mais le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a annoncé ensuite qu'il nous faudra l'attendre encore quelques mois.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai simplement dit que je voulais que le texte français fût absolument exact, même s'il fallait pour cela consacrer à ce travail plusieurs mois encore.

M. BOURASSA : Je reconnais, comme mon honorable ami, la nécessité de l'exactitude absolue de cette version, même s'il fallait pour cela retarder de quelques mois la promulgation des statuts ; mais il se trouve avoir répondu à l'honorable ministre de la Justice qui, lui, a dit que tout ce travail serait terminé dans quelques semaines. Mon honorable ami (M. Brodeur) a aussi effectivement relevé l'objection soulevée par son collègue au sujet de l'inconvénient qui résulte de ce que les deux versions ne sont pas encore prêtes à l'heure qu'il est. Si, comme il l'a fait voir, la promulgation des statuts peut être retardée de six mois, sans causer de préjudice à personne, pourquoi le fait d'attendre que les deux versions soient prêtes avant de les mettre en vigueur, pourrait-il présenter des inconvénients ? Si la province de Québec ne doit pas souffrir de ce que les statuts français ne sont pas prêts à temps, en vertu du même principe, les autres parties du pays ne souffriraient pas, non plus, du retard apporté dans la promulgation des deux versions.

L'honorable ministre a dépassé les limites de cette discussion en nous demandant, sur un ton paternel, de ne pas soulever de préjugés de race. Je ne sache pas qu'il ait été question de cela, mais l'honorable ministre, parce durant plusieurs années il a été un des radicaux les plus enragés de la province de Québec, s'imagine que les autres députés de cette partie du pays marchent sur ses brisées. La responsabilité ministérielle qui lui incombe lui a fait faire un pas dans la voie de la sagesse, ce dont je le félicite, mais les autres membres de la députation ne sont pas aussi excités qu'il le pense ; et je me demande si l'on peut trouver dans les remarques de mon honorable ami de Montmagny (M. Lavergne), dans celles de l'honorable représentant de Jacques-Cartier ou dans les miennes, quoi que ce soit qui ressemble à un appel aux préjugés de race. Chaque fois que nous demanderons que la constitution de notre pays soit respectée, serons-nous dénoncés comme étant des démagogues, des gens qui en appellent aux préjugés de race? Ainsi que l'honorable leader de l'opposition (M. R. L. Borden) l'a fait observer, supposons que la version française eût été imprimée d'abord et qu'on eût demandé qu'elle fût promulguée avant que la version anglaise fût prête, pourrait-on qualifier d'appel aux préjugés de race l'objection qu'aurait faite un député anglais et qui aurait comporté qu'une telle procédure est contraire à la constitution ?

Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) ne saisit pas le point de vue auquel nous nous plaçons, quand il fait une comparaison entre ce qui s'est passé en 1886 et ce qui se produit aujourd'hui. Il dit qu'en 1886, il n'y avait pas de disposition relative à une version française des statuts. Il peut arriver qu'on n'ait pas fait alors le dépôt d'une traduction française, mais, au point de vue pratique, tout le monde se servait indifféremment du texte français ou du texte anglais, sans s'inquiéter si une copie française des statuts avait été déposée. Le statut de 1886 ne contenait aucune disposition relativement au texte anglais ou français, tandis qu'aujourd'hui, pour la première fois, nous mettons en vigueur une loi qui exige la promulgation du texte anglais et, dans une autre disposition, celle de la version française. C'est le première fois que cela se produit et si nous protestons, nous ne faisons appel ni aux préjugés des Canadiens-français ni aux préjugés des Canadiens des autres races. En vérité, cette question n'a pas beaucoup d'importance pour la grande masse de la population de la province de Québec ; il n'y a donc pas lieu d'en appeler aux sentiments de race ou de nationalité. Il s'agit simplement d'un principe de droit constitutionnel. Nous prétendons que d'après l'esprit de notre constitution, les deux langues étant reconnues comme officielles, toutes les lois du pays doivent être promulguées, publiées et imprimées dans les deux langues, en même temps ; il est contraire à l'esprit de notre constitution que le Parlement adopte une loi qui mette les deux versions sur un pied différent. Voilà le seul principe qui nous a portés à soulever cette question, à enregistrer notre protestation, et malgré toute la déférence due aux conseils si doux et si paternels de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), nous continuerons de protester, sans faire d'appel aux préjugés de race.

M. MONK : Je ne puis partager l'opinion exprimée par mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa), lorsqu'il a dit que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'était assagi. Dans cette enceinte, l'honorable ministre semble bien sage, mais en l'entendant sermoner la Chambre sur la nécessité de ne pas soulever de questions de race, je me suis demandé si c'était bien là le même M. Brodeur que j'avais entendu quelques jours auparavant dans le comté de Nicolet. J'ai eu l'occasion d'assister à une grande assemblée dans ce comté ; mais j'ai dû quitter cette réunion avant qu'elle fût terminée. En passant en voiture pour me rendre à la gare, j'ai entendu mon honorable ami m'accuser, dans un langage vigoureux et éloquent, d'être un Anglais. Il y a donc quelque vérité dans la théorie de M. Stevenson, quand il décrit la double personnalité du docteur Jekyll et de M. Hyde, ou bien mon honorable ami ne s'est pas assagi au point qu'il voudrait nous le faire croire ce soir.

Je ne pense pas que l'honorable ministre de la Justice ait répondu d'une façon satisfaisante à cette question qualifiée de technique par mon très honorable ami le premier ministre. Je puis dire immédiatement que, pour ma part, j'exonère non seulement le ministre de la Justice, mais le Gouvernement, de tout motif malhonnête dans cette affaire. Il s'agit simplement d'une question de principe qui peut sembler peu importante à première vue, mais qui, à mon sens, revêt un intérêt exceptionnel. Si nous avons le droit de promulguer une loi, dans une langue, ainsi que l'a prétendu l'honorable ministre de la Justice dans l'interprétation qu'il donne à la loi qui sert de base à notre constitution et qui exige que tous nos statuts soient publiés dans les deux langues ; si, ainsi qu'il le prétend, nous pouvous adopter un statut dans une langue, puis le faire traduire dans l'autre, nous pouvons approuver cette législation et reconnaître nos obliagtions envers le Gouvernement qui nous a procuré par une législation spéciale une traduction des statuts revisés. Mais ce n'est pas la loi telle que je la comprends. A mon sens, notre constitution ne nous permet pas d'insérer dans nos statuts, une loi, à moins qu'elle ne soit traduite dans les deux langues. D'après l'honorable ministre de la Justice, nous pourrions promulguer une loi dans une langue ou dans une autre, du moment que nous prendrions les mesures

nécessaires pour en obtenir la traduction ; nous pourrions légiférer en n'employant qu'une seule langue, comme dans le cas actuel, pourvu qu'on exige la traduction du statut adopté. A mon avis, on ne peut interpréter l'article 133 de notre constitution dans ce sens-là. Pour avoir force de loi un statut doit être promulgué ou inséré dans les deux langues, autrement, il est *ultrà vires*. Je ne crois pas que l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth), je dis cela avec tout le respect qui lui est dû, ait réfuté cette objection par de véritables arguments. Et dans ce cas, si pour la première fois, nous sanctionnons le principe que nous pouvons promulguer une loi consignée dans une seule langue dans nos statuts, et que cela ne soit pas valide, ce sera la source d'un grand nombre de procès et de difficultés. Il faut reconnaître que sous plusieurs rapports le texte des statuts revisés diffère de l'original. Cette différence peut ne reposer que sur un seul mot, mais la Chambre sait que les avocats peuvent intenter des poursuites considérables, à cause d'un mot, à cause d'une phrase, et si les tribunaux décidaient que nous n'avons pas le pouvoir qu'on nous demande d'exercer aujourd'hui, le travail déjà fait serait inutile ; et il nous serait impossible de mettre fin à la confusion, aux difficultés, et de réparer les dommages que nous aurions causés en adoptant précipitamment cette législation.

Je crois que cet argument mérite d'être étudié. Quant à moi, j'oserai dire que je peux me procurer l'opinion d'avocats très versés dans le droit constitutionnel qui nous déclareront tous que nous ne pouvons insérer dans nos statuts une loi présentée dans une langue, sauf à en faire faire la traduction ensuite. Je crois que c'est là me placer à un point de vue très raisonnable. Le Gouvernement pourrait retarder indéfiniment la traduction d'un statut, du moment que celui-ci serait en vigueur. Il a l'autorité voulue pour agir de cette façon-là. Ce n'était pas là l'intention des auteurs de notre constitution. Il s'agit ici d'une difficulté relative à la loi et j'aimerais entendre des arguments de nature à me convaincre que nous avons le pouvoir de promulguer une loi et de la mettre en vigueur, si elle n'est pas traduite dans les deux langues.

L'hon. M. AYLESWORTH : Mon honorable ami ne perd certainement pas de vue le fait que personne ne nous demande de faire cela.

M. MONK : Ce que nous sanctionnons maintenant, c'est que la version anglaise déposée sera la loi, et nous nous occupons de faire traduire cette loi.

L'hon. M. AYLESWORTH : De faire préparer un nouveau rouleau, qui sera déposé.

M. MONK : Mais les statuts revisés seront publiés en anglais exclusivement ?

M. MONK.

L'hon. M. AYLESWORTH : Pas du tout, dans les deux langues.

L'hon. M. BRODEUR : L'article 10 dit. . .

M. MONK : Non, il y a la question d'inconvénient sur laquelle a insisté mon honorable ami de Montmagny (M. Armand Lavergne). Cette question a son importance et l'honorable député n'a pas insisté sur ce point pour en retirer des avantages politiques. Il ne s'agit pas d'une question banale, car il est très important que toutes les garanties que nous assure la constitution soient maintenues avec soin et protégées religieusement par cette Chambre ; or, la garantie de la langue dans ce pays a son histoire. On a lutté pour l'obtenir, on l'a obtenue, elle fut accordée. Je crois donc pouvoir dire que nous devons nous protéger avec soin contre toute tentative destinée à l'amoindrir.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait une allusion personnelle à ce qui s'est produit dernièrement au cours de l'élection de Nicolet.

Je suis excessivement surpris d'entendre l'honorable député dire que je l'ai accusé d'être de langue anglaise ; il se trompe absolument en cela. Je n'ai pas parlé ainsi dans Nicolet, je n'ai pas fait à mon honorable ami un crime d'être d'origine anglaise. Bien au contraire, à l'une des assemblées qui ont eu lieu au cours de cette élection, les amis de l'honorable député, non pas lui-même, je dois le reconnaître et me montrer très loyal envers lui, ses propres amis ont organisé une campagne contre mon honorable ami le nouveau représentant de Nicolet (M. Charles Devlin) que nous sommes si heureux de voir au milieu de nous ce soir.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! Ecoutez !

L'hon. M. BRODEUR : Ces gens-là ont fait des appels violents à mes compatriotes de Nicolet leur demandant de ne pas élire mon honorable ami, le nouveau député de Nicolet (M. Charles Devlin) parce que c'était un Irlandais. L'honorable député (M. Monk) ne pourra nier cela. Je sais parfaitement qu'il est trop sincère, trop loyal pour nier que ses propres amis, à la tête desquels se trouvait M. Maréchal, aient organisé contre l'honorable député de Nicolet une campagne violente, déclarant partout que le candidat libéral étant un Irlandais, ne devrait pas être élu.

M. MACLEAN (York-sud) : C'est un Irlandais de vieille souche.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami (M. Monk) a prétendu que ce n'est pas ce qu'il fallait faire. J'ai répété ses paroles, j'ai dit que nous ne devions jamais faire appel aux préjugés de race nulle part ; qu'on se le permet peut-être dans certaines parties du pays, mais certainement pas dans la province de Québec. De l'honorable député

de Jacques-Cartier j'ai dit que, bien qu'il soit d'origine anglaise, nous étions toujours heureux de le voir élire, lui, un homme de son importance, dans un comté entièrement français, et que nous n'avions jamais songé à lui reprocher de ne pas appartenir à la race qui forme la majorité dans son comté. Voilà comment nous faisons les élections dans la province de Québec, et mon honorable ami (M. Monk) le sait fort bien. Nous ne faisons jamais appel aux préjugés religieux, et bien loin de là, les Français, qui sont en majorité dans le comté de Jacques-Cartier sont contents d'élire mon honorable ami parce qu'il ne fait jamais appel aux préjugés de race et de nationalité. Je suis heureux de lui rendre ce témoignage en présence de la députation, ce soir, et j'espère qu'il me rendra justice jusqu'au point de reconnaître que je ne lui ai jamais fait un crime d'être d'origine anglaise.

M. MONK : Je n'entends pas me quereller avec mon honorable ami (M. Brodeur) au sujet des expressions dont il s'est servi, mais je veux défendre contre ses attaques certains de mes amis qui sont absents. La raison exprimée par les deux ministres qui ont pris part à la lutte, dans le comté de Nicolet, c'est...

M. BENNETT : L'autre ministre, qui était-il ?

M. MONK : Mon honorable ami, le directeur général des Postes, (M. Lemieux). Pour assurer l'élection de M. Devlin, ils ont dit qu'il allait être fait ministre afin de représenter l'élément irlandais. Certains orateurs du parti conservateur ont répondu que, dans ce cas, il était fort étrange qu'il vînt demander à un comté purement français de l'élire. Quant à ce que mon honorable ami a dit de moi-même, je n'ai pu y répliquer parce qu'il me fallait prendre immédiatement le train pour m'en revenir. Sans cela, j'aurais là et alors donné des explications.

M. DEVLIN (Nicolet) : Monsieur le président, j'ai assisté, et naturellement, j'avais beaucoup d'intérêt à assister aux réunions dont on a parlé ce soir. Ayant entendu le discours de l'honorable député de Jacques-Cartier et celui de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, je puis dire que l'honorable ministre n'a pas fait le moindre appel aux préjugés de race. L'honorable député de Jacques-Cartier sait fort bien que toute la campagne entreprise contre moi dans le comté de Nicolet n'a eu d'autre base que la question de race, puisqu'il était présent lorsque j'ai adressé la parole et réfuté quelques-unes des accusations portées contre moi à ce sujet.

L'honorable député de Beauharnois, (M. Bergeron), M. Maréchal et plusieurs autres membres du parti conservateur étaient présents lorsqu'on m'a reproché d'être d'origine irlandaise, ce dont je n'ai pas éprouvé la moindre honte. Cependant, j'ai trouvé cette attaque souverainement injuste. Envoyés dans le comté par le parti conservateur, ces messieurs n'ont jamais parlé de mon entrée dans le cabinet lorsqu'ils m'ont attaqué. Ils se sont bornés à crier: " Canadiens-français, allez-vous élire député de Nicolet un Irlandais, un homme qui vient justement d'arriver de Galway ? " L'attaque, la voilà. Je puis le dire à l'honorable député, si je suis ici aujourd'hui, malgré lui et l'armée que lui et ses amis lancèrent dans le comté, c'est que j'étais le candidat d'un bon et honnête gouvernement. En rendant leur verdict, le 29 décembre, les Canadiens-français ne se sont pas demandé si j'étais Irlandais, les appels qu'on leur avait faits sur ce point ne pouvaient les atteindre ; ils se sont tout simplement prononcés sur les questions que l'honorable directeur général des Postes et moi leurs avions soumises pendant la lutte.

On a dit que j'étais un orateur irlandais. Je regrette beaucoup de ne pas l'être, je regrette de ne pas avoir appris la langue irlandaise pendant les dix années que j'ai passées dans le pays de mes ancêtres. Mais quels que soient mes défauts, je suis resté attaché à la patrie canadienne et je suis heureux qu'à mon retour mes amis du Canada se soient souvenus de moi et m'aient chargé encore une fois de les représenter dans cette Chambre où j'ai déjà eu l'honneur de siéger.

M. MONK : Je ne crois pas que, par son discours, mon honorable ami ait beaucoup augmenté ses chances d'entrer dans le cabinet comme représentant de l'élément irlandais. Je nie que nous lui ayons fait la lutte en soulevant les préjugés de race. Je l'ai dit, on a clamé aux électeurs qu'il allait entrer dans le cabinet pour y représenter l'élément irlandais, dont l'importance dans le pays serait, par le fait, reconnue. Conséquemment, ses adversaires avaient droit de répondre que, dans ce cas, on devait le faire élire dans un comté peuplé, en grande partie, d'Irlandais. S'il n'avait pas été étranger au comté de Nicolet, s'il l'avait bien connu et avait demandé à y être élu pour n'importe quelle raison ordinaire, cette objection ne se serait pas soulevée. Mais la raison qu'on a donnée pour le faire élire dans ce comté, où il n'y a pas un seul Irlandais, permettait à ses adversaires de répliquer qu'il devait plutôt aller se faire élire ailleurs, sans qu'il y eût lieu de prétendre qu'en parlant ainsi ils soulevaient des préjugés de race.

M. BOURASSA : Si je devais par là régler la question et nous faire revenir au sujet qu'il s'agit de discuter, je demanderais qu'il fût inséré dans le bill un article décrétant qu'il faudra une version irlandaise des statuts refondus.

M. DEVLIN (Nicolet): Je ne permettrai pas à l'honorable député de Jacques-Cartier de s'échapper. Il lui est impossible de nier que, de son côté, on ait fait la lutte en soulevant des préjugés de race. N'ayant as-

sisté qu'à une assemblée et—il l'a avoué—étant même reparti avant qu'elle fût finie, l'honorable député peut ne rien connaître de la campagne qui s'est faite. Mais il est venu dans le comté nombre d'autres orateurs appartenant au parti dont il est le porte-voix dans cette Chambre. J'ai ici les noms de quelques-uns. Ce sont MM. Bumbray, Primeau, Laliberté et Maréchal. Les trois premiers n'étant pas très importants, je les laisserai de côté, pour ne m'arrêter qu'à M. Maréchal, lumière du parti conservateur à Montréal, vie et espoir de la jeune génération. Or, voici ce qu'a dit M. Maréchal : "Nous ne voulons pas d'un Irlandais pour représenter le comté de Nicolet." Ce sont ses propres paroles. Je le demande, comment, en face de pareilles déclarations, l'honorable député peut-il se tirer de la si odieuse situation où ses amis l'ont placé et ont placé son parti ?

M. MONK : Je ne veux pas laisser passer tout à fait sans réponse l'accusation portée par l'honorable député contre des absents. Je n'ai pas suivi bien assidûment les péripéties de la lutte, mais je me suis trouvé présent, dans une certaine circonstance, et je connais le monsieur dont l'honorable député a parlé. L'objection à l'élection de l'honorable député était fondée sur la raison que je viens de mentionner. On prétendait aussi que le comité pouvait trouver, dans ses propres limites, un député, libéral ou conservateur, pour le représenter. L'honorable député était complètement étranger au comté ; si je ne me trompe, il n'y avait même jamais mis les pieds, et l'on disait qu'il ne convenait de l'élire que s'il n'y avait pas, dans le comté, un seul homme capable de le représenter. Etait-ce là l'avis des conservateurs seulement ? Pas du tout. Il s'est exprimé très fortement chez les libéraux eux-mêmes. Un habitant du comté, un libéral se mit sur les rangs en prétendant que c'était faire une injustice au comté que de lui imposer un parfait étranger, et il tint à sa candidature jusqu'au point de faire décider par le Gouvernement que mon honorable ami, le député actuel devait se retirer. Le député à la législature de la province publia une circulaire.

M. DEVLIN (Nicolet) : Je soulève une question de privilège, je n'ai pas publié de circulaire.

M. MONK : Cette circulaire, que je n'ai pas ici, mais que je pourrai déposer sur le bureau de la Chambre, c'est le député à la législature provinciale, M. Marchildon, qui l'a publiée, et il devait, sans doute, avoir été autorisé à la publier. Il y était dit qu'il été décidé que mon honorable ami et le Dr Legris, l'autre candidat, se retireraient et qu'une nouvelle convention serait appelée à faire le choix d'un autre candidat qui, était-il dit dans un paragraphe spécial, ne serait pas étranger au comté. Mon honorable ami jubile aujourd'hui, mais il a eu ses craintes: il a fait plusieurs voyages entre Nicolet et Ottawa, et c'est après un de ses voyages à Ottawa que cette circulaire a été publiée et répandue. Mon honorable ami le directeur général des Postes à qui est due, en grande partie, la victoire dont l'honorable député de Nicolet est si fier, ne niera pas que cette circulaire ait été publiée à sa connaissance. Je l'ai lue à l'assemblée, j'ai demandé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de dire si elle était authentique et il n'a pas nié qu'elle eût été publiée avec son autorisation.

Ainsi, M. Marchildon, le chef du parti libéral dans le comté, admet, de concert avec le Gouvernement, qu'on a eu tort de choisir mon honorable ami comme candidat et que, par respect pour le sentiment général parmi les libéraux du comté, qu'il ne fallait pas élire d'étranger, on a promis qu'il se tiendrait une nouvelle convention ; et dans cette circulaire, on a garanti, sous la signature de M. Marchildon, qu'on ne choisirait pas d'étranger. Que s'est-il passé après cela? Je l'ignore. Le Dr Legris, candidat libéral, s'est retiré, et mon honorable ami a été élu, mais dans des circonstances qui lui interdisent d'être si fier. Nous avons soutenu qu'en abandonnant le comté de Wright qu'il représentait, puis le comté qu'il représenta ensuite en Irlande, l'honorable député avait donné lieu de croire qu'il aimerait à démissionner et à abandonner le comté de Nicolet. Etait-il si déplacé de dire de cet étranger dans le comté de Nicolet, qu'il nous semblait qu'il donnerait sa démission là aussi ?

Des VOIX : Au point !

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Si on soulève la question de pertinence je devrai appliquer le règlement. Nous en sommes à l'article 13 de ce bill.

M. R. L. BORDEN : Quel bill?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT: Lettre B, du Sénat.

Article 14 :

M. L. R. BORDEN : Avant que nous allions plus loin, je poserai une question au sujet de l'index, si l'on n'en a pas déjà posé une. L'index est une partie très importante des statuts. Est-il prêt?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je crois que oui. En tous cas, il le sera avant que les statuts soient en vigueur.

M. R. L. BORDEN : Les statuts sont publiés en trois volumes. L'index y sera-t-il inséré?

L'hon. M. AYLESWORTH : C'est l'intention du Gouvernement qu'il le soit.

M. R. L. BORDEN : C'est un index complet de tout l'ouvrage?

L'hon. M. AYLESWORTH : Oui.

Article 16.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 16 sera-t-il adopté?

Adopté sur division.

Article 17 :

L'hon. M. AYLESWORTH : Si le comité veut bien me le permettre, je changerai quelques mots du dernier article, de manière à faire de la clause 15 la clause 14, de la clause 16 la clause 15 ; à réunir les clauses 14 et 17, à faire de la clause 14 le premier paragraphe, et de la clause 17 le second paragraphe, le clause 17, comme second paragraphe, devant se lire ainsi : " L'Acte mentionné en premier lieu et l'acte qui le modifie sont, par le présent rappelés ", et étant ainsi laissés de côté les mots " intitulé Acte concernant les statuts refondus du Canada, 3, Edouard VII., chapitre 61 ".

L'article ainsi modifié est adopté.

Sur le préambule :

L'hon. M. AYLESWORTH : Le texte du préambule a donné lieu à certaine objection. Je serai absolument aise, si toutefois le comité est de mon avis, que ce bill soit intitulé "Acte concernant les statuts refondus, 1906." et que le reste soit mis de côté.

(Le préambule ainsi modifié est adopté.)

(Il est fait rapport au sujet du bill.)

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose la troisième lecture du bill.

M. BOURASSA : Monsieur l'Orateur, avant que la motion soit adoptée, je propose :

Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé en comité général avec mandat et pouvoir de l'amender en retranchant le paragraphe 1 de l'article 3 et lui substituant ce qui suit :—

Aussitôt que les statuts refondus du Canada auront été imprimés en français et en anglais, le Gouverneur en conseil pourra, par proclamation, désigner le jour où lesdits statuts deviendront en vigueur et auront force de loi, sous la désignaion de " Les satuts refondus du Canada, 1906."

Cela ne demande pas beaucoup d'explication. C'est pour ainsi dire le texte du statut de 1903 que je rends applicable à ce cas. Naturellement, si ma motion était adoptée, il faudrait peut-être que deux ou trois autres articles fussent amendés. J'ai expliqué à fond, devant le comité, l'objet de cet amendement. Je demande simplement que ce statut soit traité comme tout statut du Parlement du Canada; que lorsque les deux versions seront prêtes, elles soient mises en vigueur. Il me semble que si nous voulons respecter ce que je crois vraiment être l'intention du Gouvernement, il devrait être fait droit à ma demande. De fait, il n'y a pas là d'inconvénient assez sérieux pour nous justifier de repousser cet amendement, qui met virtuellement à effet l'article 133 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, par rapport à ce statut.

L'hon. M. AYLESWORTH : Comme le dit mon honorable ami (M. Bourassa), la question générale a été discutée d'une façon si complète en comité, qu'il n'est probablement ni nécessaire ni opportun d'en parler davantage. Toutefois, je signalerai la différence qu'il y a entre ce qu'on propose maintenant et les dispositions actuelles de la loi. D'après le statut de 1903, qui est aujourd'hui en vigueur et le sera tant que celui que nous avons étudié en comité ce soir n'aura pas été adopté par la Chambre et sanctionné par Son Excellence, la proclamation du Gouverneur général donnant effet aux statuts refondus peut se faire en tout temps après le dépôt. Ce qu'on nous demande maintenant, c'est que la date de la proclamation soit reculée jusqu'à ce que les deux versions, non seulement l'une d'elles, mais l'une et l'autre, aient été imprimées, ce qui peut prendre encore plusieurs semaines, sinon quelques mois. Quand l'impression de la version française sera-t-elle achevée ? Cela dépendra, naturellement, de la célérité qu'il sera permis à l'imprimeur du Roi d'y apporter. La version anglaise, elle, est toute imprimée. Il a dû être tiré, je ne saurais dire au juste combien de copies, mais, dans tous les cas, plusieurs centaines de copies. L'ordre et la disposition de ces statuts et de leurs articles ne sauraient être changés—ne dût-il s'agir que d'en changer un mot ou une ligne—sans des frais considérables que chacun de nous, j'en suis sûr, est désireux que nous évitions.

Le plus grand inconvénient qu'il y aurait probablement à différer, ainsi qu'on le demande, le jour de la publication de la proclamation du Gouverneur général serait celui-ci : au cours de la présente session de la législature, nous décréterons des lois modifiant les prescriptions législatives actuellement en vigueur, des lois contenant nécessairement des références à des statuts antérieurs. Toutes ces références seront erronées si, au lieu de se rapporter aux statuts refondus, elles ont trait aux lois adoptées dans la 58e année du règne de la reine Victoria, dans la 2e année après l'avènement de Sa Majesté Edouard VII ou à tout autre disposition antérieure, selon le cas.

Cela causerait des ennuis inutiles, non seulement, aux membres du barreau qui, tous les jours, ont recours aux statuts mais à la Chambre elle-même. Et dans quel but? A seule fin de permettre à nos concitoyens de langue française d'obtenir les statuts dans la langue qui leur est la plus familière avant que la population anglaise ait le droit de considérer ce volume comme le recueil de nos lois.

Heureusement, nos concitoyens de langue française—du moins, ceux qui font partie de la députation et un grand nombre de leurs

compatriotes, je l'espère—comprennent l'anglais et l'obligation de citer la version anglaise ne leur causera pas d'inconvénients graves. Le seul résultat d'un délai serait de nuire beaucoup à un groupe de la population sans procurer d'avantages appréciables à l'autre, d'embarrasser la Chambre elle-même et de créer de la confusion dans l'interprétation des lois que nous adopterons à la présente session.

L'amendement de M. Bourassa est mis aux voix.

POUR :

Messieurs.

Ames, Armstrong, Avery, Barr, Bennett, Blain, Borden (Carleton), Bourassa, Cockshutt, Gunn, Herron, Hughes (Victoria), Lake, Lavergne (Montmagny), Lefurgey, Lennox, Léonard, McLaren, McCarthy (Calgary), Monk, Paquet, Porter, Reid (Grenville), Robitaille, Roche (Marquette), Sproule, Staples, Walsh (Huntington), White, Wilmot, Worthington.—31.

CONTRE :

Messieurs.

Aylesworth, Béland, Bickerdike, Bole, Borden (sir Frederick), Broder, Brodeur, Brown, Bruneau, Burrows, Campbell, Carney, Chisholm (Antigonish), Clarke, Crawford, Crocket, Cyr, Daniel, Delisle, Demers, Devlin (Nicolet), Devlin (Wright), Dubeau, Emmerson, Ethier, Finlay, Finlayson, Fisher, Gauvreau, Geoffrion, Girard, Hall, Harty, Jackson (Selkirk), Johnston, Kennedy, Knowles, Lapointe, Macdonald, Maclean (Lunenburg), McCarthy (Simcoe), McColl, McCool, McIntyre (Perth), McIntyre (Strathcona), McKenzie, McLennan, Marcile (Bagot), Marcil (Bonaventure), Martin (Montréal, Ste-Marie), Martin (Wellington), Mayrand, Meigs, Miller, Oliver, Pardee, Parmelee, Pickup, Proulx, Roche (Halifax), Ross (Rimouski), Savoie, Schell (Glengarry), Sinclair, Sloan, Smith (Oxford), Smith (Wentworth), Stockton, Talbot, Telford, Templeman, Tobin, Tolmie, Turgeon, Verville, Laurier (sir Wilfrid), Lavergne (Drum.-et-Arth.), Lemieux, Loggie, Lovell, Walsh (Montréal, Ste-Anne), Wilson, Wright (Renfrew), Zimmerman.—85.

(L'amendement est rejeté.—Le bill est lu pour la troisième fois et adopté.)

ADOPTION D'UNE LOI CONCERNANT UN TRAITE ENTRE LE CANADA ET LE JAPON.

Sir WILFRID LAURIER propose la deuxième lecture d'un bill (n° 23) concernant un certain traité entre le Canada et le Japon.

Le présent bill vient du Sénat. Il a pour but de mettre en vigueur au Canada, autant que cela est nécessaire, un traité de bonne entente et de commerce récemment conclu entre Sa Majesté le Roi et l'empereur du Japon.

L'objet du traité est d'appliquer au Canada les stipulations d'un autre traité conclu entre feu Sa Majesté la reine Victoria et l'empereur du Japon, en 1894, et modifié l'année suivante. Ce traité portait qu'il s'appliquerait aux deux empires excepté à certains pays dénommés. Le Canada était du nombre de ces derniers. Il était libre d'accepter ou de rejeter les stipulations du traité.

Le cabinet précédent ne jugea pas à propos de les accepter. Le présent ministère, à son avènement au pouvoir, prit la même attitude. Mais, après l'exposition de Tokio, qui eut lieu il y a trois ans environ et à laquelle le Canada se fit représenter, il crut que le commerce canadien trouverait un débouché au Japon, un vieux pays qui fait de rapides progrès dans les sentiers de la civilisation moderne. On fit au gouvernement japonais des ouvertures qui eurent pour résultat la conclusion d'un nouveau traité stipulant—c'est le seul article—que l'ancien traité s'appliquera au Canada.

Disons immédiatement que le Canada s'engage simplement à accorder au Japon le traitement de la nation la plus favorisée. Nos obligations s'arrêtent là. Le Japon nous confère aussi les mêmes avantages. De plus, il adopte un tarif spécial dont nous profiterons immédiatement. Le traité de 1894 stipulait un dégrèvement de tant pour cent des droits *ad valorem* mentionnés dans le tarif alors en vigueur. D'après le traité de 1895, un autre tarif spécial fut appliqué à la Grande-Bretagne et, par conséquent, au Canada. Les députés qui consulteront l'annexe de ce traité y trouveront le tarif japonais applicable à notre pays. Toutefois, le seul examen de l'annexe ne leur donnera pas une notion exacte de tous les avantages qui nous sont conférés. Ainsi, les articles en caoutchouc figurent en premier lieu. Le droit est de 10 p. 100 *ad valorem*. Je dois dire que le Japon frappe actuellement cette marchandise d'un droit de 40 p. 100. Le ciment de Portland vient ensuite. Il se vend .065 yen par 100 cattys. Le droit actuel est de 16 cents ½

tandis que nous aurons à payer 3 cents ½. Le catty, qui est l'unité de poids au Japon, équivaut à une livre et un tiers.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la valeur du yen ?

Sir WILLRID LAURIER : Environ 50 cents. Je dois ajouter que l'Allemagne a aussi conclu un traité avec le Japon. Ce traité est postérieur au nôtre, je crois; il est aussi plus avantageux. Cependant, vu que nous sommes sur le pied de la nation la plus favorisée, si le traitement accordé à l'Allemagne est plus avantageux, nous jouirons du même traitement.

Il existe aussi un traité entre le Japon et la France. A l'égard d'un article ou deux, principalement du papier, la France est plus favorisée que nous. Nous jouirons également des mêmes faveurs qu'elle.

Toutefois, le principal avantage de ce traité pour le Canada, c'est qu'il place nos commerçants et nos industriels sur le même pied que leurs rivaux des Etats-Unis et supprime les obstacles que nous rencontrions jusqu'ici sur le marché japonais.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois aucune mention du grain ni de la farine.

Sir WILFRID LAURIER : Non, le traité ne s'applique pas au commerce des grains. Le tarif général établit les droits sur les céréales, le bois, le beurre, le fromage et plusieurs autres articles. Je crois qu'aucune nation n'a d'avantages quant à ces articles, car il n'y a qu'un seul tarif qui les concerne.

M. KENNEDY : Avant la deuxième lecture du présent bill, je désire faire quelques commentaires. Mon dessein n'est pas tant de critiquer le projet de loi que d'exposer sous son véritable jour l'attitude de la population de la Colombie-Anglaise. Le premier article du traité est ainsi conçu :

> Les sujets des hautes parties contractantes auront pleine liberté d'entrer, de voyager ou de résider dans toutes les parties des domaines et possessions de l'autre, et jouiront d'une pleine et parfaite protection pour leurs personnes et leurs propriétés.

Cela paraît très simple et très clair et c'est très simple et très clair. Cependant, il y a une grande différence entre les deux pays sous ce rapport. La Grande-Bretagne et le Japon ont tous deux une surabondance de population mais, contrairement à l'Angleterre, le Japon n'a pas de possessions pour recevoir l'excédent de ses sujets.

Par conséquent, il est porté à les diriger vers les colonies anglaises. La Colombie-Anglaise étant la plus rapprochée du Japon, doit supporter le fardeau de cette immigration. Les émigrés n'appartiennent pas toujours à une classe choisie. La population de l'Est n'a qu'une faible idée du caractère des gens que la Chine, le Japon et les Indes envoient dans la Colombie-Anglaise. Les types de Japonais et de Chinois qu'on rencontre dans les rues des grandes villes de l'Est ne sont pas ceux dont nous nous plaignons. Ces derniers viennent au Canada pour leur propre compte, comme des hommes indépendants, en état de se tirer d'affaires seuls, tandis que les hordes de Japonais et de Chinois qui envahissent la Colombie-Anglaise sont plutôt des esclaves qu'autre chose. Ils sont amenés par d'autres individus et sont incapables de rien faire d'eux-mêmes. Lorsqu'un entrepreneur de chemin de fer, le propriétaire d'une usine ou un patron employant un grand nombre d'ouvriers a besoin d'une armée de manœuvres, il ne les choisit pas un à un, soit lui-même soit par l'intermédiaire de son contremaître, mais il s'adresse à un meneur chinois ou japonais et engage le nombre d'hommes dont il a besoin à tant par tête. Il ne paie pas les ouvriers eux-mêmes ; il verse l'argent à l'entrepreneur sans savoir quels salaires touchent ses employés ou s'ils sont rétribués. Voilà un genre de servitude que nous ne devons pas tolérer au Canada, dans un pays qui se vante de n'avoir jamais connu l'esclavage.

Les habitants de la Colombie-Anglaise, les ouvriers principalement, ont été en butte à des critiques acerbes parce qu'ils s'opposaient à toute immigration venant de ces pays, parce qu'ils refusaient énergiquement de recevoir parmi eux un si grand nombre de Japonais et même de Chinois qui envahissaient leur province il y a quelques années avant l'imposition d'une capitation de $500. Pourtant, qu'un homme impartial se place dans une de nos usines ou de nos scieries à midi ou à six heures ; qu'il voie défiler cette multitude de Japonais, de Chinois et d'Hindous ; qu'il les suive chez eux et voie comment ils vivent et quelles sont leurs habitudes. Qu'il se demande ensuite si on peut légitimement s'attendre qu'un blanc fera vivre décemment une famille, habillera proprement ses enfants, leur fournira des livres de classe et se conduira comme un bon citoyen, lorsqu'il doit soutenir la concurrence de ces créatures entassées comme des sardines dans leur taudis. Il avouera, j'en suis sûr, que cette exigence n'est pas raisonnable. Il conviendra qu'on ne peut pas demander à un blanc de soutenir la concurrence des Chinois, des Japonais et des Hindous et de vivre d'une manière décente lorsqu'eux vivent si misérablement.

Cette immigration, qui cause du tort à la classe ouvrière, est aussi préjudiciable à toute la population. Que celui qui surveillait tantôt la sortie de ces masses d'étrangers se demande : Si le cinquième d'entre eux seulement se composait de blancs ayant des familles et tenant feu et lieu, comme c'est l'usage, cela ne vaudrait-il pas mieux pour le voisinage et pour la population entière? Ces étrangers s'entassent dans un logis ou deux. Cent et même deux cents vivent sous un seul toit qu'un blanc trouverait à peine suffisant pour y abriter les siens. Une couple de cents personnes se réfugient et vivent dans une même habitation. Les occupants ne paient par autre

chose que la taxe foncière sur cet immeuble, sauf la corvée que tous les habitants de la province doivent acquitter et la taxe municipale pour l'entretien des chemins. Considérez les recettes que prélèverait la municipalité s'ils vivaient dans des maisons différentes comme les blancs. Représentez-vous le bien qui en résulterait pour la communauté entière. Un esprit impartial qui envisagera la question sous ce point de vue ne reprochera pas aux habitants de la Colombie-Anglaise, surtout aux ouvriers de repousser avec tant d'énergie l'immigration des Japonais, des Chinois ou des autres Orientaux.

Si je me livre à ces commentaires, c'est parce que je sais que les habitants de cette partie du pays, qui ignorent l'état de choses qui règne là-bas ont blâmé avec sévérité les gens de ma province. Avant de se livrer à ces critiques injustes, je voudrais qu'ils se renseignent par eux-mêmes et examinent la situation en se mettant à la place des intéressés. S'ils se trouvaient dans la situation des ouvriers de la Colombie-Anglaise, ne seraient-ils pas animés des mêmes sentiments qu'eux et ne refuseraient-ils pas d'entrer en concurrence avec des individus de ce calibre?

M. J. D. REID (Grenville): Je demanderai à l'honorable député s'il y a assez de blancs en Colombie-Anglaise pour faire tous les travaux. Les journaux m'apprennent que le Grand-Tronc-Pacifique et d'autres chemins de fer cherchent à attirer des ouvriers étrangers au pays, parce qu'ils ne peuvent pas engager assez de blancs pour mener à bonne fin leurs entreprises. Y a-t-il là-bas assez de blancs pour exécuter les travaux nécessaires?

M. KENNEDY: Je suis bien aise que l'honorable député m'ait posé cette question, car c'est un sujet que j'avais négligé de traiter. Je suis d'avis et la plupart des ouvriers de ma province pensent également qu'on pourrait, en prenant les moyens nécessaires, faire venir d'Angleterre un nombre suffisant de blancs—des gens qui seraient encore utiles au pays, après avoir travaillé à l'établissement des voies ferrées, qui deviendraient probablement des domiciliés et des citoyens dans la véritable acception du mot. Mais, voici le hic. J'entends parler de main-d'œuvre à bon marché. Selon moi, cela veut dire à vil prix. Que nos entrepreneurs de chemins de fer, que les propriétaires de nos usines et de nos fabriques consentent à donner aux blancs des salaires convenables et ils pourront se procurer en peu de temps tous les ouvriers dont ils ont besoin. Mais, tant qu'ils voudront accumuler des richesses, tant que nos entrepreneurs de chemins de fer et nos manufacturiers aspireront à devenir millionnaires en rognant les salaires et tant que nos ouvriers s'appauvriront de plus en plus, il sera difficile de se procurer les services d'honnêtes travailleurs parmi les blancs.

M. REID (Grenville): Quels salaires touchent les blancs qui travaillent à la construction des voies ferrées dans la Colombie-Anglaise?

M. KENNEDY: Je l'ignore. Je ne suis pas du métier.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député a de nouveau ramené sur le tapis une question qui, depuis plusieurs années, agite profondément la Colombie-Anglaise. Il existe, non seulement dans cette province mais parmi tous les groupes anglo-saxons une antipathie envers la main-d'œuvre asiatique.

Toutefois, je ferai observer que l'honorable député doit convenir que, depuis cinq ou six ans, la Colombie-Anglaise n'a pas reçu un nombre appréciable d'immigrants japonais. Il y a quelques années, lorsque nous avons imposé une capitation de $500 sur les immigrants chinois, nous avons opiniâtrement refusé d'appliquer la même mesure aux Japonais. Pour justifier notre refus, nous disions que le Japon était l'allié de la Grande-Bretagne et que nous ne pouvions pas traiter les Japonais comme les Chinois. Cette raison fut acceptée par la Colombie-Anglaise elle-même. Les autorités japonaises nous facilitèrent notre tâche en restreignant l'immigration des sujets du Mikado. Actuellement, le gouvernement japonais ne permet pas aux régnicoles de quitter leurs provinces, sauf à un petit nombre dans chacune, quatre ou cinq au plus. Ce sont les seuls auxquels il permet de sortir de l'empire. Par conséquent, la Colombie-Anglaise ne reçoit presque pas d'émigrés de ce pays.

Récemment, quelques immigrants sont arrivés des Indes, mais ce sujet sera traité plus tard. Les immigrants chinois ont été peu nombreux également. Je ferai observer au député de Westminster (M. Kennedy) et aux représentants de la Colombie-Anglaise en général que nous aspirons à améliorer nos rapports commerciaux avec les nations orientales, le Japon, la Chine et les Indes.

Le Japon s'est métamorphosé. Il s'est dépouillé des usages asiatiques, il a renoncé à la civilisation orientale; il s'européanise rapidement. Notre commerce avec le Japon augmente. Il faut l'améliorer pour qu'il prenne un essor immense dans un avenir rapproché. Je prie nos amis de la Colombie-Anglaise de ne pas oublier que, pour commercer avec le Japon, il faut le traiter comme un pays civilisé. Nous ne pouvons pas nous permettre de traiter les Japonais avec mépris; nous devons reconnaître leurs qualités, les considérer comme les alliés de la Grande-Bretagne, comme des Européens et des gens civilisées. Pour retirer des avantages de notre commerce avec eux, il ne faut pas perdre de vue ces considérations.

Ce matin, en feuilletant les procès-verbaux, je suis tombé sur le projet de résolu-

tion suivant dont le député de Vancouver (M. Macpherson) a donné avis :

Cette Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait s'occuper activement de l'établissement d'élévateurs à grain au terminus du port de Vancouver pour le transbordement plus efficace des grains de l'Alberta et des autres provinces de l'Ouest dont le débouché naturel se trouve sur le littoral du Pacifique.

S'il y a lieu d'ériger des élévateurs à Vancouver, c'est parce que nous espérons entretenir une flotte marchande dans les eaux du Pacifique. Où se rendraient ces navires ? Chez les nations asiatiques que j'ai nommées, au Japon, aux Indes et en Chine. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, ce soir ; la question sera de nouveau mise en discussion.

Cependant, je demande au député de Westminster (M. Kennedy) et à tous les représentants de la Colombie-Anglaise de se rappeler qu'un changement s'opère, que la situation aujourd'hui n'est pas ce qu'elle était hier ni ce qu'elle sera demain, mais qu'il y a une tendance de plus en plus accentuée à établir des rapports plus intimes entre les nations de l'Orient et les pays de l'Occident.

(La motion est adoptée.—Le bill, lu une 2e fois, est délibéré en comité, rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UNE LOI CONCERNANT LES TRAITES DE COMMERCE QUI INTERESSENT LE CANADA.

L'hon. M. FISHER propose la 2e lecture du bill (n° 17) tendant à modifier la loi concernant les traités de commerce qui intéressent le Canada.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il nous expliquer quelle est la portée de ce projet de loi ?

L'hon. M. FISHER : C'est un bill très concis dont le seul but est d'insérer dans le premier article de la loi concernant les traités de commerce intéressant le Canada (chap. 3 des statuts de 1895), après les mots "aura droit" dans la septième ligne, les mots "ou pourra avoir droit à l'avenir". Cette loi a trait à nos traités de commerce et décrète virtuellement la disposition relative à la nation la plus favorisée.

M. R. L. BORDEN : Le ministre aura-t-il la bonté de nous lire l'article modifié ?

L'hon. M. FISHER (lisant) :

Aussitôt que l'Acte du traité français, de 1894, chapitre deux des Statuts de 1894, sera mis en vigueur par proclamation du Gouverneur général, les avantages accordés à la France par le traité conclu avec cette puissance mentionné audit acte à l'égard de son commerce avec le Canada, s'étendant à toute autre puissance étrangère qui, par suite de l'opération de ce traité aura droit, ou pourra avoir droit à l'avenir, en totalité ou en partie, en vertu des stipulations d'un traité avec la Grande-Bretagne, à ces mêmes avantages à l'égard de son commerce avec la Canada, au même degré que cette autre puissance étrangère peut y avoir droit de la manière susdite; et ces avantages continueront de s'étendre à cette autre puissance étrangère tant que ledit acte restera en vigueur, ou jusqu'au jour où le droit de cette autre puissance étrangère à ces avantages en vertu de son traité avec la Grande-Bretagne, prendra fin.

Le but réel de cette disposition est de se conformer au traité avec le Japon et de conférer à ce pays les droits garantis à la France par le traité français.

M. R. L. BORDEN : Autrement dit, cette loi est nécessaire afin de conférer au Japon, qui a droit au traitement de la nation la plus favorisée, les privilèges dont la France jouit en vertu de son traité ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : Il faudrait une nouvelle loi pour appliquer cette disposition à une liste d'articles qui peuvent être vendus au Japon sous l'empire de la clause relative à la nation la plus favorisée.

L'hon. M. FISHER : Cette disposition ne s'applique qu'à l'ancien traité avec la France, aux articles qui ont droit à certains avantages au Canada lorsqu'ils sont importés de France. Les articles frappés de certains droits lorsqu'ils viennent de France acquitteront les mêmes droits lorsqu'ils seront importés du Japon. Cela est en conformité du traité avec le Japon qui accorde à ce pays le traitement de la nation la plus favorisée.

M. R. L. BORDEN : Voici, je crois, ce que le député de Grey a voulu dire : en vertu du principe qui vous sert de guide le Japon profiterait des avantages du tarif moyen, si vous appliquez celui-ci à toute autre nation.

L'hon. M. FISHER : Le Japon profitera de tous les avantages que nous accorderons à toute autre nation étrangère.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 2e fois, délibéré en comité, rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.)

(A la demande de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à onze heures et quinze minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Ottawa, 16 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PREMIERE LECTURE.

D'un projet de loi, (bill n° 69) déposé par M. Gauvreau, concernant la Compagnie du chemin de fer Oriental de Québec.

INTERPELLATIONS.

DEBOURSES POUR KELLY, DOUGLASS ET CIE, AU YUKON.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quel montant d'argent a été payé à Kelly, Douglass and Co., pour provision et fournitures et porté au compte de l'entretien des lignes de télégraphe dans le Yukon?

2. Ces provisions et fournitures ont-elles été obtenues par voie de soumissions et de contrats? Dans l'affirmative, Kelly, Douglas et Cie. étaient-ils les plus bas soumissionnaires?

L'honorable M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) répond :

1. En 1900 . . . . . $31,325 95
1901 . . . . . 36,599 28
1902 . . . . . 8,621 85
1903 . . . . . 11,438 29
1904 . . . . . 14,368 86
1905 . . . . . 16,817 22
1906 . . . . . 18,229 47

2. Comparativement aux prix que nous avons payés en 1900, ceux de Kelly, Douglas et Cie étaient les plus bas et ont été acceptés.

DEPENSES ENCOURUES A RIDEAU HALL.

L'hon. M. FOSTER demande :

Combien a été dépensé sur le capital et le fonds consolidé, respectivement pour construction, entretien et ameublement de Rideau-Hall, chaque année depuis 1896?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) répond :

—	Construction imputable au compte du capital.	Imputable au fonds consolidé.		
		Construction.	Réparations et mobilier.	Entretien.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1897	Nil.	Nil.	19,401 83	11,770 94
1898	"	"	15,276 68	11,305 58
1899	"	"	14,466 38	11,391 85
1900	"	19,273 22	15,324 40	11,917 39
1901	"	11,792 21	23,426 67	9,218 00
1902	"	4,833 42	19,091 23	14,632 06
1903	"	7,514 43	21,753 71	16,873 30
1904	"	2,972 50	17,171 36	14,723 41
1905	"	11,598 75	24,573 29	15,620 19
1906	26,713 35	.....	38,123 17	16,894 17
Totaux	26,713 35	57,989 53	208,608 72	134,346 89

EXPORTATIONS D'INSTRUMENTS ARATOIRES.

M. HENDERSON demande :

Quelle a été la valeur totale des moissonneuses, faucheuses, moisonneuses simples, appareils pour engerber et parties de ces appareils exportées du Canada chaque année fiscale depuis 1894 à 1906, inclusivement?

L'hon. M. PATERSON : Les articles mentionnés ne sont pas classifiés séparément dans les compilations des exportations ; ils sont compris sous un titre commun, les instruments aratoires.

Voici la valeur des exportations d'instruments aratoires pendant les années ci-après:

Exercice fiscal.	Valeur.
1894	$ 465,682
1895	663,718
1896	593,464
1897	761,842
1898	1,443,140
1899	1,863,468
1900	1,692,155
1901	1,742,946
1902	1,814,730
1903	2,284,904
1904	2,556,834
1905	2,313,620
1906	2,497,601

LE MAITRE DE POSTE A REGINA.

M. McCRANEY demande :

1. Quel est le salaire du maître de poste de Regina?

2. Combien de commis sont employés dans ce bureau de poste?

3. Quels sont leurs noms et leurs appointements?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Le traitement du maître de poste à Regina est de $1,800 par année.

2. Il y a 10 commis dans le bureau de poste de Regina.

3. Voici les noms et le traitement respectifs de ces employés : Stockvis, D., $700 ; Stringer, G. A., $580 ; Bridge, V. M., $450 ; McIntyre, W. C., $800 ; Wilson, V. E. C., $580 ; Watt, T. R., $580 ; Faulkner, C. F., $580 ; Edgar, R. R., $450 ; Anderson, J. F., $580 ; Labelle, L. J., $600.

LE MAITRE DE POSTE A PRINCE-ALBERT.

M. McCRANEY demande :

1. Quel est le salaire du maître de poste de Prince-Albert.

2. Combien de commis sont employés dans ce bureau de poste?

3. Quels sont leurs noms et leurs appointements?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Le traitement et les indemnités actuels du maître de poste de Prince-Albert sont :

Traitement	$2,584 00
Service de nuit	60 00
Indemnité fixe	230 00
Loyer des boîtes	395 00
Commission sur mandats-poste, sur les bons de poste et les opérations de la banque d'épargne, exercice fiscal expiré le 30 juin 1906:	
Sur les mandats-poste	181 08
Sur les opérations de la banque d'épargne	6 92
Sur les bons de poste	35 47
Total	$3.492 47

2 et 3. Le ministère ne connaît pas le nombre des commis ni le traitement qu'ils reçoivent.

Le maître de poste engage son personnel et le paie à même l'argent qu'il reçoit du ministère, sous forme de traitement et d'indemnités.

IMMIGRATION FRANÇAISE.

M. LAVERGNE (Montmangy) demande :

1. Quelle est la propagande faite en France par le Gouvernement pour attirer l'immigration au Canada?

2. Combien le Gouvernement compte-t-il d'agents d'immigration en ce pays?

3. Quels sont leurs noms et quand ont-ils été nommés?

4. Quel est le salaire de chacun?

5. En quoi consiste leur besogne et quels sont leurs devoirs?

6. Combien d'immigrants par année ont-ils dirigés au pays depuis 1896?

7. Combien cette immigration a-t-elle coûté au pays par année?

8. Dans quelles parties de la France font-ils plus spécialement leur propagande?

9. Où ces immigrants se sont-ils établis?

L'hon. M. OLIVER répond :

1. Les agents font une propagande personnelle, donnent des conférences, distribuent des brochures et font de la réclame dans les journaux.

2. Deux.

3. Paul Wiallard, 1er septembre 1903 ; P. Foursin, 1er avril 1905.

4. P. Wiallard, $2,500 par année ; P. Foursin, $1,000 par année.

5. La direction des fonctions mentionnées en réponse à la première question.

6. Voici un état de l'immigration française au Canada depuis le 1er juin 1896 au 30 novembre 1906.

Année civile 1896	382
" 1897	370
" 1898	267
" 1899	332
Premiers 6 mois de 1900	180
Exercice fiscal 1900-1901	360
" 1901-1902	431
" 1902-1903	937
" 1903-1904	1,534
" 1904-1905	1,743
" 1905-1906	1,648
Cinq mois de 1906-1907	956
Total	9,140

7. (approximativement) :

1896-1897	$3,360 00
1897-1898	4,802 00
1898-1899	4,245 00
1899-1900	2,050 00
1900-1901	3,122 00
1901-1902	4.234 00
1902-1903	2,047 75
1903-1904	7,856 00
1904-1905	9.251 50
1905-1906	7,027 00

8. Ils consacrent leur attention à la France en général, mais ils ont trouvé leur meilleur champ d'action dans la Normandie et la Bretagne.

9. En différents endroits dans toutes les provinces du Dominion.

CONCESSIONS DE PATURAGES.

M. AMES demande

1. Le département de l'Intérieur a-t-il l'habitude d'insérer dans tous les baux de terres à pâturages une clause autorisant le ministre à exiger, lorsque le loyer n'est pas payé quand il est dû, une autre somme de quinze pour cent sur le montant échu?

2. Depuis combien de temps cette pratique est-elle suivie par le département?

3. Depuis 1900, dans combien de cas et de quelles personnes ou corporations cette somme additionnelle a-t-elle été exigée? En combien de cas, et lesquels, cette somme a-t-elle été payée, et dans combien de cas, et lesquels, la demande de ce paiement a-t-elle été annulée par le ministre?

L'hon. M. OLIVER répond :

1 et 2. Par arrêté en conseil du 3 janvier 1901, il est prescrit que tout bail de cette nature devra contenir la stipulation suivante :

" Si le paiement n'a pas été fait sous 90 jours de la date d'échéance du loyer, le ministre de l'Intérieur peut forcer le concessionnaire à payer un loyer supplémentaire égal à 15 p. 100 du montant du loyer qui est dû."

Le 22 août 1905, le ministère a prescrit une autre règle à l'effet que si une mise en demeure de faire remise n'est pas signifiée au concessionnaire 30 jours avant l'expiration des 30 jours, les 15 p. 100 ne seraient pas recouvrables.

3. Pour répondre à cette question, il faudrait une correspondance volumineuse et je demanderai à l'honorable député d'en demander la production sous forme de motion.

DEPENSES A L'HOTEL DES POSTES A OTTAWA.

M. BLAIN demande :

Quelle a été la dépense totale pour le bureau de poste d'Ottawa, depuis son incendie ? Combien en coûtera-t-il encore pour terminer les travaux et quand seront-ils terminés?

L'hon. M. FISHER : $201,583.96 y compris l'enlèvement des décombres et l'installation temporaire du bureau ; il faudra encore $6,750 pour compléter l'ouvrage. On espère compléter les travaux dans six semaines.

DROITS DE DOUANE A PORT STANLEY.

M. JACKSON demande :

Quel a été le montant des droits de douane perçus sur les marchandises entrées au Canada par Port-Stanley pendant les années de 1900 à 1906 inclusivement?

L'hon. WILLIAM PATERSON : Le tableau suivant indique le montant des droits de douane perçus à Port-Stanley, Ontario, durant la période de 1900 à 1906.

1900	$ 8,095 12
1901	9,038 65
1902	20,230 99
1903	39,178 03
1904	36,326 24
1905	25,669 93
1906	65,306 16
	$203,845 12

DOCK DE PORT STANLEY.

M. JACKSON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il construit ou aidé à construire le dock pour le transport des wagons de chemins de fer à Port-Stanley?
2. Dans l'affirmative, quel montant a été payé par le Gouvernement?
3. Quel a été le coût total de ce dock?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux Publics) : Le dock transporteur de wagons de Port-Stanley a été construit par la compagnie de chemin de fer Lac-Erie-et-Rivière-Détroit, auquel il a été accordé une subvention de $10,000 aux termes d'un décret du Conseil du 14 février 1898, cette somme ayant été votée par le Parlement.

W. H. HEPBURN.

M. HERRON demande :

1. Le département de l'Intérieur a-t-il à son service un homme du nom de W. H. Hepburn?
2. Quand a-t-il été nommé; quelles sont ses fonctions; et quels sont ses appointements?

L'hon. M. OLIVER : Il n'y a rien ici pour indiquer que le département de l'Intérieur ait employé quelqu'un de ce nom, et ce n'est pas à la connaissance des fonctionnaires du département à Ottawa.

M. OLIVER.

DIRECTEUR DE POSTE DE BRANDON.

M. ROCHE (Marquette) demande :

1. Quels sont les appointements du directeur de la poste de Brandon?
2. Quels suppléments lui ont été payés au cours de l'exercice financier clos le 30 juin 1906.
3. Combien de commis sont employés dans le bureau de poste de Brandon?
4. Quels sont leurs noms et les appointements payés à chacun?

L'hon. M. LEMIEUX : 1 et 2 : Voici quels sont les appointements et suppléments payés au directeur de la poste de Brandon, Manitoba :

Appointements	$6,840 00
Allocation pour le service de nuit	60 00
Allocation	2,000 00
Loyers des boîtes	993 00
Voici les commissions payées au directeur de la poste sur les opérations financières de la poste jusqu'au 30 juin 1906 :	
Emissions de mandats	417 07
Opérations de la caisse d'épargne	65 79
Emissions de bons postaux	112 89
Total	$10,488 75

3 et 4 : Le département ignore combien il est employé de commis et quels sont leurs appointements.

Le directeur engage directement son personnel et paie les appointements de ses employés sur les sommes qu'il reçoit du département à titre d'appointements et suppléments.

QUAI A L'ILE PANMURE.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.), par M. McLean, demande :

1. Le Gouvernement a-t-il construit un quai à l'île Panmure? Dans l'affirmative, quel en a été le coût?
2. Quand les travaux ont-ils commencés? Quand ont-ils été terminés?
3. Un chemin public a-t-il été construit jusqu'au quai, et quand? Sinon, pourquoi?
4. Quel montant a été payé pour le chemin et le droit de passage?
5. Quelle est la profondeur de l'eau à la tête du quai?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui, au prix de $1,981.40, jusqu'au 30 juin 1906.
2. Les travaux ont été commencés en mai 1905 et se sont continués jusqu'à la fin de la saison dernière.
3 et 4. Un droit de passage pour les fins du chemin a été acquis au prix de $150.
5. A peu près deux pieds à l'étiage et six pieds à l'eau haute.

TRAVERSES POUR LE CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. BERGERON demande :

1. La commission du chemin de fer transcontinental a-t-elle conclu des marchés en vue de se procurer les traverses de chemin de fer pour aucune des sections de ce chemin à l'ouest de Québec et à l'est de Winnipeg? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix?

2. Combien de soumissions ont été reçues, de qui et à quels prix?

L'hon. M. EMMERSON :

1.

	1re Classe.	2e Classe.
John G. Hern, Québec	$0 50	$0 46
" "	0 57	0 46
*Robertson et Brown, Kenora	0 37	0 30
Robert Bates, Kenora	0 40	0 35
Frank Gardner, Kenora, mélèze	0 41	0 36
Frank Gardner, Kenora, Pin	0 39	0 33
John Gardner, Kenora, mélèze	0 42	0 37
John Gardner, Kenora, pin	0 39	0 34
E. Guilbault, Saint-Boniface	0 67	0 60
" " 25,000	0 75	

*Note.—Robertson et Brown, John et Frank Gardner ont refusé de signer les actes pour la fourniture des travaux aux prix pour lesquels ils avaient soumissionné.

2. Il a été reçu vingt-cinq soumissions des personnes suivantes :

	1re Classe.	2e Classe.
James J. Murphy, hemlock	$0 43	$0 35
Frank Gardner, mélèze	0 43	0 38
" pin	0 40	0 35
David L. Mather, cèdre	0 47	0 33
" pin rabougri	0 44	0 30
Thomas Desmarais	0 50	0 46
R. Balfour	0 60	0 40
James Murphy	....	....
Amherst Lumber Co., pruche	0 30	....
Napoléon Dion	0 35	0 33
Auger and Son, pin jaune	1 00	....
Rat Portage Lumber Co.	0 73½	0 56½
Rat Portage Lumber Co., traverses de voies de garage	33 00	M.M.P.
Eustache Tremblay	0 50	0 40
G. C. Hurdman	0 55	0 45
Thomas Desmarais	0 50	0 46
T. H. Massicotte	0 56	0 52
John G. Hearn	0 57	0 44
R. Balfour	0 60	0 40
Brown et Walsh	0 34½	0 28
M. S. Brown	0 36	0 33
Frank Gardner, mélèze	0 41	0 36
" pin	0 39	0 33
John Gardner, mélèze	0 42	0 37
" pin rabougri	0 39	0 34
Robert Bates	0 40	035
E. Guilbault	0 67	0 60
"	0 75	....
J. D. McArthur	0 88	0 60

CONCESSIONS MINIERES DANS LE YUKON.

M. ROCHE (Marquette) demande :

1. Combien est détenu de terrains miniers dans le Yukon par a) des compagnies constituées hors du Canada; b) par des compagnies constituées dans les Etats-Unis; c) des étrangers?

2. Le Gouvernement est-il assuré que l'entrefilet suivant contenu dans le rapport du commissaire du Territoire du Yukon est exact, savoir: "En tête de ces exploitations se fait remarquer le Yukon Consolidated Gold Fields Company. Cette compagnie a acquis à peu près tout le creek Bonanza depuis la ville de Grand-Forks en descendant (y compris plusieurs des collines environnantes), une grande partie du creek Eldorado et une bonne partie du creek Hunker"?

3. Est-il vrai que la susdite compagnie a été organisée dans le New-Jersey?

4. Quelle est la superficie totale des concessions minières dans le Yukon possédées par cette compagnie?

5. Quelle proportion des terrains possédés par cette compagnie est exploitée annuellement de la manière et dans la mesure qu'on l'exigerait de la part de mineurs particuliers?

6. Le Gouvernement sait-il que l'agent de cette compagnie pour l'achat des claims est A. N. C. Treadgold, de la concession Treadgold?

L'hon. M. OLIVER :

1. Aux termes de l'acte d'exploitation des placers des territoires du Yukon et du règlement relatif à l'exploitation du quartz et des placers, il est accordé des inscriptions pour des terrains par le greffier des mines de la circonscription dans laquelle se trouve situé le terrain, et tous transport et mortgages relatifs à ces terrains miniers doivent être reçus par ce fonctionnaire. Tout ce que reçoit le département, c'est un état des taxes perçues à l'occasion de ces inscriptions. Le département n'est donc pas en mesure de dire quelle proportion de ces terrains miniers compris dans ledit territoire est détenue par des compagnies constituées en dehors du Canada, ou constituées dans les Etats-Unis, ou composées d'étrangers. Mais aux termes des dispositions de la loi tendant à modifier l'acte des compagnies, chapitre 49 des statuts de 1898, il est prescrit que toute compagnie à fonds social dûment constituée en vertu des lois du Parlement du Royaume-uni, ou de celles d'aucun pays étranger, en vue de l'exploitation des mines pourra, sur réception d'un permis du secrétaire d'Etat du Dominion se livrer à l'exploitation des mines dans le territoire du Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest.

2. Le Gouvernement est persuadé que la déclaration contenue dans le dernier rapport du commissaire du territoire du Yukon est exacte.

3. Il n'y a rien dans les livres du département de l'Intérieur pour établir que la compagnie dite "Yukon Consolidated Gold Fields" est une compagnie étrangère constituée sous l'empire des lois du New-Jersey. Aux termes d'une ordonnance du conseil du Yukon, intitulée "Ordonnance relative aux compagnies étrangères", toute compagnie constituée autrement qu'en vertu d'une ordonnance du territoire ou d'un acte du Parlement et désireuse de se livrer à quelque exploitation dans le territoire, est tenue d'obtenir un permis moyennant le versement d'une taxe.

4. Le département est incapable de dire quelle étendue de terrains miniers dans le

territoire du Yukon se trouve la propriété de la compagnie dite "Yukon Consolidated Gold Fields". Aux termes du règlement, toutes inscriptions de concessions et de transferts sont reçues par le greffier de la propriété minière dans la circonscription où se trouve située la concession. Il est fait rapport de ces inscriptions mensuellement au bureau d'Ottawa, avec indication des sommes perçues sur les concessions et transferts ; mais il n'est gardé dans le département aucune liste alphabétique des noms de détenteurs de concessions dans les diverses circonscriptions minières du territoire du Yukon.

5. Le département n'est pas en mesure de fournir ces renseignements. Aux termes de l'acte relatif à l'exploitation des placers, il doit être fait chaque année, sur tout placer des travaux pour une somme d'au moins $200 ; et si tel travail n'a pas été exécuté, ou si l'on n'est pas en mesure d'en fournir la preuve, le titre devient nul et le terrain peut être concédé de nouveau. Il est permis, toutefois, de grouper les terrains, et les propriétaires desdits terrains peuvent alors exécuter, sur un ou plusieurs de ces terrains, les travaux exigés des concessionnaires désireux d'obtenir un renouvellement de titre pour chacun des terrains ainsi possédés.

6. Il n'est pas à la connaissance du Gouvernement que M. A. N. C. Treadgold, de la concession Treadgold soit l'agent chargé par la compagnie dite "Yukon Consolidated Gold Fields" de faire l'achat des terrains.

HOTEL DU GOUVERNEMENT AU YUKON.

M. ROCHE (Marquette) demande :

Quel a été le coût total de l'entretien et de l'aménagement de l'hôtel du Gouvernement à Dawson au cours de chacun de exercices financiers clos respectivement les 30 juin 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905 et 1906 inclusivement y compris le combustible, l'éclairage, l'entretien les réparations et tous autres déboursés?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

L'hôtel du gouvernement à Dawson a été construit en 1901. Les frais d'entretien et d'aménagement dans les cours des divers exercices financiers sont indiqués ci-après : 1900-1901, $6,209.89 ; 1901-1902, $13,342.54 ; 1902-1903, $8,635.26 ; 1903-1904, $21,165.91 ; 1904-1905, $10,316.37 ; 1905-1906, $13,596.42.

PERCEPTEUR DES DOUANES A EMERSON.

M. ROCHE (Marquette) demande :

1. Quelle décision a été prise quant à la question du maintien en fonctions du percepteur des douanes (M. Gagnon) à Emerson (Manitoba)?

2. Ce fonctionnaire est-il encore à Emerson? Dans la négative quelle est sa situation actuelle dans les douanes?

3. Qui est percepteur des douanes à Emerson?

L'hon. M. PATERSON :

1 et 2. L. G. Gagnon, percepteur des douanes à Emerson, a été transféré à Winnipeg, aux termes d'un décret du conseil du 23 juillet 1906 et est actuellement douanier à cet endroit.

3. M. William Conolly, naguère douanier à Winnipeg, est maintenant percepteur des douanes à Emerson, aux termes du décret du conseil du 23 juillet 1906.

BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.

M. WRIGHT (Muskoka) (par M. Blain) demande :

1. En quelle année le bureau de poste d'Ottawa fut-il partiellement incendié?

2. Depuis combien d'années les travaux de restauration se poursuivent-ils?

3. Quelle a été la dépense totale jusqu'à date?

4. Quand les réparations seront-elles terminées?

5. A combien s'élèveront les dépenses une fois les travaux terminés?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Le 4 janvier 1904.

2. Trois ans. L'enlèvement des débris et l'aménagement temporaire du bâtiment ont été commencés immédiatement après l'incendie.

3. La somme de $201,583.96.

4. On s'attend que les travaux seront complétés dans à peu près six semaines.

5. La dépense totale sera de $208,335.

FRAIS D'IMPRESSION ET DE PUBLICITE DU DEPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quelles sommes ont été payées par le département des Chemins de fer, durant l'exercice 1905-1906, pour impressions et frais d'annonces, respectivement aux compagnies suivantes:—

La Chronicle Publishig Company, Halifax.
J.T. Hawke, Moncton.
La compagnie du "Herald", Montréal.
Le "Soleil", Québec.
Le "Daily Telegraph" Québec.
La "Sun printing Company", Saint-Jean.
La compagnie du "Globe", Saint-Jean.
La "Telegraph Publishing Company", Saint-Jean.

2. Quelles sommes ont été payées à cesdites compagnies pour les même services, depuis le 30 juin 1906?

L'hon. M. EMMERSON :

1

Nom du journal.	Impressions, 1905-06.	Annonces, 1905-06.
	$ c.	$ c.
Chronicle Publishing Co., Halifax	7,046 31	846 55
J. T. Hawke, Moncton	10,666 51	5,065 05
The Herald, Montréal	4,600 71	2,009 25
Le Soleil, Québec	1,906 28	600 20
The Daily Telegraph, Québec	3,025 24	648 15
The Sun Publishing Co., Saint-Jean	2,945 25	23 70
The Globe Publishing Co., Saint-Jean	5,579 81	769 53
The Telegraph Publishing Co., Saint-Jean	Rien.	41 60

2

Nom du journal.	Sommes payées depuis le 30 juin 1906.	
	Impressions,	Annonces.
	$ c.	$ c.
Chronicle Publishing Co., Halifax	2,841 89	415 60
J. T. Hawke, Moncton	4,437 16	4 80
The Herald, Montréal	3,514 08	571 75
Le Soleil, Québec	1,543 38	183 15
The Daily Telegraph, Québec	1,376 25	287 00
The Sun Printing Co., Saint-Jean	4,469 03	657 27
The Globe Printing Co., Saint-Jean	1,901 98	417 20

NOMINATION DE SENATEURS.

Sir WILFRID LAURIER : En réponse à la question que m'a posée, hier, le député d'York (M. Crocket) de concert avec le député de Simcoe (M. Bennett), je dois déclarer qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'appeler au Sénat, pour la province du Nouveau-Brunswick, l'honorable M. John Costigan, d'Edmunston, et M. Daniel Gilmour, de Saint-George ; pour la province de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable M. A. H. Comeau, et pour la province d'Ontario, l'honorable M. George William Ross, de Toronto, et M. Robert Beith, de Bowmanville.

MOTIONS NON-CONTENTIEUSES.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Documents et correspondance, durant l'année dernière, se rattachant à l'affermage de tous terrains voisins du lac Manitoba, pour des fins de sport ou autres.—M. Schaffner.

Rapport indiquant:

(1) Les montants payés au bureau du receveur général, pendant l'année fiscale 1905-06, à titre de dépôts faits par les entrepreneurs comme garantie, et par quels entrepreneurs ces sommes ont été payées;

(2) Les dépôts confisqués par le Gouvernement pendant ladite année fiscale, les noms des entrepreneurs et les montants;

(3) Les chèques reçus comme garantie de la part des entrepreneurs pendant ladite année fiscale et détenus par les départements qui les avaient reçus, et de qui ils ont été reçus;

(4) Le montant total actuellement entre les mains du receveur général et des divers départements, respectivement, ressortissant à ce compte.—M. Foster.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DES TRANSPORTS.

M. BENNETT propose l'adoption du projet de résolution suivant :

Que de l'avis de cette Chambre, il est d'urgence d'aborder immédiatement l'étude du rapport présenté par la commission dite des transports dont M. J. H. Ashdown est président, puis de délibérer ce rapport et de prendre l'initiative voulue à cet égard.

La motion que je présente aujourd'hui est similaire à celle que j'ai soumise à la Chambre, au cours de la session dernière, et la session précédente. Bien qu'elle n'ait peut-être pas le mérite de la nouveauté, elle se recommande au moins par son importance. C'est à peine s'il se passe un seul journée sans qu'il s'élève, au sein de cette Chambre, un débat portant sur quelque question se rattachant à l'industrie des transports. Et cependant voici dans quelle situation nous nous trouvons : bien que, au cours de la dernière période décennale, les sociétés d'initiative privée aient rivalisé d'efforts pour accaparer un commerce sans cesse grandissant, le Gouvernement s'est contenté de piétiner sur place, sans chercher à développer nos facilités de transports. On ne saurait, à coup sûr, prétendre que le Gouvernement n'ait pas entendu le cri d'alarme retentissant de toutes parts, sur l'urgence de prendre une initiative quelconque et de se mettre à l'œuvre. De toutes parts, au cours de la dernière période décennale, ont éclaté les preuves de la prospérité du pays. Dans notre immense contrée de l'Ouest, le chemin de fer canadien du Pacifique a étendu ses ramifications, à l'est et au sud de la ligne-mère. La compagnie du chemin de fer Canadien du Nord pousse rapidement la construction de son réseau à travers ces prairies de l'Ouest. La compagnie du Grand-Tronc-Pacique, à son tour, s'est lancée dans une vaste entreprise ; mais je le répète, au cours de ces dix années passées, le gouvernement fédéral n'a, pour ainsi dire, tenté aucun effort sérieux pour développer notre grande industrie des transports. On a bien dépensé, il est vrai, quelques centaines de mille dollars en travaux de dragage sur différents points du pays, soit sur les grands lacs, soit au port de Montréal ; mais ni dans la pensée des ministres, ni dans l'esprit du public, par une inspiration quelconque du Gouvernement, il n'a existé de plan bien conçu et bien arrêté en vue de suppléer au manque évident de facilités de transports ; cela tient, sans doute, dans une large mesure, à ce que, par suite du changement fréquent de titulaires, l'uniformité de direction a fait défaut au ministère des Travaux publics, tel ministre mettant au rancart les projets élaborés par son prédécesseur ; et en toute probabilité, dans un avenir assez prochain, quand le titulaire actuel qui dirige, à titre précaire, ce ministère, aura remis son portefeuille, nous verrons son successeur adopter de nouveaux projets et inaugurer un nouveau système.

Le Gouvernement ne manque pourtant pas d'exemples pour l'engager à sortir de son apathie.

Jetons un instant les yeux sur les Etats-Unis et étudions ce que fait cette grande

nation. Grâce à l'adoption d'un système parfaitement arrêté et défini en matière de transports, ils ont accaparé non seulement tous les transports qui s'acheminent des grands états du Nord-Ouest vers le littoral ainsi que le commerce de distribution dans leur propre pays, mais ils ont pénétré dans notre propre domaine national et nous ont enlevé le commerce qui nous appartient de droit. Aussi qu'arrive-t-il ? A notre grande mortification et à notre grand regret, nous voyons les transports de 10,000,000 à 15,000,000 de boisseaux de grain, se diriger annuellement de Fort-William et de Port-Arthur, non pas vers les ports canadiens sur les grands lacs et de là vers Montréal, qui devrait être le grand port maritime du Dominion, mais vers le port de Buffalo, et cela pourquoi ? parce que le Gouvernement a piétiné sur place, s'est tenu les bras croisés, n'a pas voulu marcher de l'avant, pendant que le commerce se développait par grandes enjambées et se dirigeait vers Buffalo. Voilà l'attitude que tient le Gouvernement depuis dix ans, et c'est là ce qui explique la situation.

L'autre soir à peine, nous entendions retentir sous la voute de cette enceinte les lamentations, les cris d'agonie de notre industrie de construction maritime en pleine décadence ; et avant de terminer ma harangue, je reviendrai sur ce chapitre pour prouver au Gouvernement que s'il veut s'élever à la hauteur de son devoir et des circonstances, ce n'est pas au moyen de primes accordées aux navires mais bien en inaugurant un bon système de transports qu'il imprimera un nouvel essor à notre flotte sur les grands lacs et au commerce qui lui appartient de droit. Il ne s'agit pas seulement du transport des céréales, de l'Ouest vers l'Est, mais en outre du transport des produits industriels de l'Est vers l'Ouest.

J'en appelle ici au témoignage de mes collègues qui sont au courant de la situation du réseau du Canada-Atlantique et qui ont visité Depot-Harbour, le port de ce réseau sur la baie Georgienne ; ils s'accorderont à dire avec moi qu'un des grands facteurs du commerce de ce réseau a été non seulement le transport des grains de l'Ouest vers l'Est, mais encore celui des produits industriels de l'Est vers l'Ouest. Non seulement les produits des frabriques du Canada, mais encore des manufactures des Etats-Unis ont été transportés sur ce réseau de chemin de fer, et à mon avis, en adoptant d'autres plans et perfectionnements, nous pourirons non seulement accaparer la masse des transports originaires de l'Ouest des Etats-Unis, mais en outre tout le trafic du Nord-Ouest canadien. Bien plus, nous pourrions obtenir une grande partie du trafic qui s'achemine aujourd'hui vers le littoral par les voies de communication des Etats-Unis, de l'Est vers l'Ouest, pour le voiturage des produits industriels.

Quel est le système de communications en vogue aujourd'hui aux Etats-Unis? Ce

M. BENNETT.

système, fruit d'une longue expérience, et sanctionné par le succès, le voici : il consiste à transporter, par voie ferrée, les marchandises jusqu'à certains ports des grands lacs, le lac Supérieur ou le lac Michigan ; puis, de là, sur les plus puissants navires naviguant sur les lacs, transporter ce grain à Buffalo et le distribuer, de ce dernier port, par les diverses manières accoutumées. C'est une erreur assez commune de croire que la grande masse du grain qui se dirige vers Buffalo est destinée à l'exportation en Angleterre. C'est inexact, car un immense volume de ces grains trouve un marché dans les états de l'est et du nord ; et c'est là le trafic qui chercherait directement à s'acheminer vers le Canada ; puisque, en dépit de l'imperfection de nos moyens de transport, nous voyons aujourd'hui le réseau du Grand-Tronc distribuer des millions de boisseaux de grain qui se dirigent vers Midland et Depot-Harbour, par la voie des états de l'Est.

Que nous prouve l'expérience au sujet de ce réseau de Buffalo? Voici la statistique des quantités de grain passant annuellement par Buffalo :

	Boisseaux.
1902..	124,626,438
1903..	140,438,822
1904..	100,838,000

Je n'ai pas réussi à me procurer cette statistique pour l'année dernière, vu que le relevé de la chambre de commerce de Buffalo ne se trouve pas à la bibliothèque et rien ne m'autorise à croire que ce trafic ait diminué ou qu'il soit au-dessous du chiffre constaté par le passé. Le système américain jouit d'un avantage précieux que possède également le système que je préconise: c'est que lorsque ces millions de boisseaux de grain atteignent Buffalo, ces transports ne sont pas uniquement subordonnés à la concurrence des voies ferrées mais en outre, au cours de l'été, ils bénéficient de la concurrence de la voie fluviale, celle du canal Erié, et ce canal, est un tout autre réseau que le canal de la vallée de la Trent, quand celui-ci sera terminé. Bien que le canal Erié n'ait qu'une profondeur de 7 pieds et qu'il ne puisse être utilisé que par des navires de la capacité de 7,000 boisseaux, tandis que le canal de la Trent le sera par des navires pouvant porter 20,000 boisseaux, quand il sera terminé, il est constaté que l'année dernière, il a été transporté, par la voie du canal Erié, 20,605,000 boisseaux de grain, preuve incontestable de l'avantage découlant de la concurrence des voies ferrées et des voies fluviales. Mais, me dira-t-on, est-ce que le système de transports par voie de Buffalo et du canal Erié, et par celle des nombreux chemins de fer qui se dirigent vers l'Est, est le seul système utilisé par les Américains?

Nullement ; car, l'année dernière, ainsi que le prouve la statistique, il s'est acheminé vers le port de Montréal 5,959,000 boisseaux de grain, des ports américains de l'At-

lantique, et je tiens à faire observer que, sur cette quantité de grain de provenance américaine dirigé vers le port de Montréal, un volume de 4,586,487 boisseaux s'est acheminé directement, par la voie des lacs, jusqu'à Kingston et Prescott, puis a été transbordé sur des barges et dirigé en toute hâte vers Montréal, tandis que seulement 1,372,653 boisseaux de grain ont été transportés sans rompre charge, des ports américains, à la tête des lacs, jusqu'à Montréal. Dans le texte de la réponse apportée à une question que j'ai inscrite au feuilleton, il n'est pas donné de chiffre indiquant la quantité de grain de provenance canadienne dirigé, de la tête des lacs, vers Montréal, soit sans rompre charge soit après transbordement sur barges, et par conséquent il m'est impossible de fournir ce renseignement. Ainsi, voici un fait parfaitement avéré : c'est que ces immenses transports de 140,000,000 de boisseaux de grain—sans compter la farine en barils ou en sacs—s'acheminent vers Buffalo, et que les Américains, l'année dernière, ont utilisé la route canadienne, le canal Welland, le réseau des canaux du Saint-Laurent pour le transport du grain, jusqu'à concurrence de près de 6,000,000 de boisseaux. Et qu'avons-nous fait, nous, depuis dix ans, au Canada ? Je me rappelle qu'un jour—il y a cinq ou six ans—l'honorable M. Tarte, alors ministre des Travaux publics, déploya sur le bureau de la Chambre une vaste carte indiquant les travaux d'améliorations projetés à Port-Colborne, et lorsqu'il déclara que le Gouvernement se proposait d'effectuer une dépense de $5,000,000 à ce port, ministres et députés ministériels furent frappés de stupéfaction ! Et cependant qu'est-il arrivé ? Au cours des années dernières, le gouvernement canadien a consacré au moins $3,000,000, en chiffre rond, aux travaux de Port-Colborne, et à quels travaux ? D'abord, à la construction d'un brise-lames, puis outre le pétardement des roches à cet endroit, à des travaux de dragage et la construction d'un élévateur. Or, en quoi, en dernière analyse, le Gouvernement et le peuple canadien vont-ils bénéficier de toutes ces dépenses ? Le ministre vient de nous éclairer à cet égard. Actuellement, le canal Welland peut être utilisé par des navires de la capacité de 70,000 boisseaux.

On nous dit que, lorsque l'élévateur projeté sera terminé, les navires américains ou canadiens pourront se rendre à Port-Colborne ; que ce port sera d'accès facile à des vaisseaux transportant de 300,000 à 400,000 boisseaux de grain et peut-être même un peu davantage ; car, si l'on se rappelle qu'il s'agit de barges de touage n'ayant pas de machines pour se diriger, on le comprend, elles pourront transporter une plus forte quantité de grain et il est possible même qu'un génie inventif réussisse à découvrir le moyen de construire des bateaux de touage pouvant transporter 100,000 boisseaux ! L'argument en faveur de cette dépense de $3,000,000 à Port-Colborne est celuici : ce port canadien pourra donner facile accès à des bateaux à hélice transportant 300,000 ou 350,000 boisseaux de grain.

Ce grain sera transbordé sur des barges de touage et ces barges, à leur tour, pourront être dirigées, au nombre de trois ou quatre derrière un puissant remorqueur, vers Montréal, à moins chers deniers que la chose n'est possible aujourd'hui. Et ainsi, tandis que le Gouvernement est en train de réaliser ce projet à Port-Colborne, et cela à grands frais, à coup de milliers de dollars, personne au pays ne s'avise de risquer un seul dollar dans pareille entreprise, parce que le public n'a pas assez de confiance dans ce projet pour y engager ses capitaux, et cela pour la raison que voici : c'est qu'il voit la compagnie du Grand-Tronc et celle du chemin de fer canadien du Pacifique en voie de se lancer dans de grandes entreprises au port de Midland, en vue du transport du grain. Le public est convaincu que ces compagnies ont raison et que le Gouvernement a tort. Voilà pourquoi les capitalistes refusent d'engager leurs fonds dans l'entreprise de Port-Colborne. C'est un fait de notoriété publique, avéré dans les milieux commerciaux, que le Gouvernement a offert à certains capitalistes des docks tout construits à Port-Colborne, sous la condition qu'ils construiront, à leurs propres frais, des élévateurs sur ces docks, et cependant les capitaux se font encore attendre. Quel contraste avec ce qui se passe à Montréal ! Là, la compagnie du Grand-Tronc dit aux capitalistes : "Voici un lopin de terre que nous mettons à votre disposition", et incontinent, les capitaux affluent, des Etats-Unis, pour la construction d'élévateurs à cet endroit. Cependant, nous avons déjà dépensé $3,000,000 à Port-Colborne. Il est inutile de récriminer ou de chercher à discréditer cette entreprise. Ces deniers sont dépensés et il faut espérer que ces sacrifices ne seront pas en pure perte et que ces travaux constitueront un facteur puissant dans le développement de l'industrie des transports au pays.

On pourrait alléguer en faveur de cette route de Port-Colborne que les navires y viendront, chargés de grain et qu'au lieu de s'en retourner à vide ils obtiendront des cargaisons de houille à divers endroits sur la rive sud du lac Erié. La réponse à cet argument se trouve dans le fait que voici : allez à Détroit ou à Windsor et voyez la procession presque interminable de magnifiques vaisseaux, canadiens et américains, qui y passent au cours de la saison de navigation, et vous serez étonné de voir des centaines, des milliers de navires s'en retournant à vide. Pourquoi reviennent-ils à vide c'est que le seul trafic qui s'offre est celui de la houille, et lorsque j'aurai appris à mes collègues que, des ports du lac Erié à Port-Arthur ou à Fort-William, le transport de la houille s'effectue au prix de vingt-cinq cents la tonne, on comprendra que ce trafic constitue une quantité presque négligeable. Les

transports en fer construits à grands frais, pour le transport du fer, y gagnent à s'en retourner à vide, plutôt que d'effectuer le transport de la houille, pour la rémunération dérisoire de vingt-cinq cents la tonne. En réalité, il n'y a pas assez de chargements de houille se dirigeant en amont des lacs pour suffire au trafic de tous ces navires. La houille, cependant, se transporte sur les navires plus légers et d'ordre inférieur, parce que, fatalement, le déchargement des vaisseaux houillers—entraîne de longs retards. Le déchargement d'un vaisseau houiller ne saurait s'effectuer avec autant de célérité que celui d'un navire chargé de grain ; aussi le résultat, aujourd'hui, c'est que les transports de houille sont laissés à des barges de tonnage, d'ordre inférieur, et que les grands navires, au cours de l'été, font le voyage de retour à vide. Voilà les observations que je voulais présenter à l'égard de Port-Colborne et je me contente d'ajouter qu'à mon avis, et de l'avis des auteurs d'articles que j'ai lus ou encore de l'avis d'experts en pareille matière, Port-Colborne ne saurait ni victorieusement concurrencer le port américain de Buffalo ni réussir à dévier les transports de ce port.

Le canal Welland a peut-être été, par le passé, et sera, toujours, dans l'avenir, un puissant concurrent des chemins de fer ; mais ce ne sera jamais la route la plus recherchée ni celle qui sortira victorieuse de la concurrence pour les transports de grain, soit des Etats de l'Ouest, soit des provinces du Nord-Ouest.

Jetons maintenant un rapide coup-d'œil sur l'autre concurrent qui s'offre à nos regards, et il me faut, ici, emprunter quelques citations du rapport de la commission royale des transports, dont le maire Ashdown, de Winnipeg, est le président. Voici, en résumé, ce que dit la commission, page 19 du rapport en question. Je cite :

> De l'avis de votre commission, les routes canadiennes ci-haut désignées à savoir:
>
> 1. La voie de Midland, y compris le réseau du Grand-Tronc, (à voie double, ainsi que projetée par M. Hays), le canal de la vallée de la Trent et en toute probabilité le chemin de fer canadien du Pacifique.
>
> 2. La voie de Depot-Harbour, y compris le Canada-Atlantique et le chemin de fer Intercolonial;
>
> 3. La route fluviale interrompue, soit par voie du réseau de canaux projetés, de la rivière aux Français et de l'Ottawa, ou par le canal Welland agrandi;
>
> Doivent être considérées et tenues pour les principales artères au Canada, par lesquelles les produits de l'Ouest atteindront le littoral.

Je n'entends pas m'étendre longuement sur le réseau des canaux de la rivière aux Français et de l'Ottawa. Je ne veux rien dire de dérogatoire à ce projet ; seulement, je ferai observer que le pays, à mon avis, ne saurait s'engager à construire, au prix de millions de dollars, un réseau de canaux d'une utilité plus que problématique et voici pourquoi : c'est que l'époque de l'année pendant laquelle peut utilement s'effectuer le transport du grain c'est l'automne ; or, on le sait, un réseau de canaux se congèle beaucoup plus tôt que le port d'un lac. Il serait donc oiseux, d'étudier aujourd'hui cette question de la canalisation de la rivière Ottawa. C'est là un projet prématuré, et puisque la compagnie du Grand-Tronc et celle du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que l'indique M. Ashdown dans son rapport, tentent de sérieux efforts pour la construction d'un réseau par voie de la baie Georgienne et que les capitalistes engagent des millions dans cette entreprise, le Gouvernement, sera, sans doute, appelé à accorder une subvention à cette entreprise, correspondant aux besoins du pays et aux sacrifices effectués par ces compagnies, dans le développement de l'industrie des transports.

Un mot sur l'agrandissement du canal Welland ou son utilisation dans son état actuel. Le Gouvernement, je le répète, a déjà consacré $3,000,000 aux travaux d'amélioration de Port-Colborne ; or, de l'avis de cette commission, toute la question se résume à ceci : les transports de grain doivent trouver un débouché, soit par la voie du port de Midland, soit par voie de Depot-Harbour à Montréal.

Je ne veux absolument rien dire de dérogatoire à Depot-Harbour, à titre de port ; car ce serait perdre son temps que d'établir la comparaison entre les titres du port de Midland et ceux de Depot-Harbour, au point de vue de la création d'une route définitive pour les transports du grain, de l'Ouest vers l'Est. La compagnie du Grand-Tronc est propriétaire de la ligne de Midland à Montréal ainsi que de celle de Depot-Harbour à Montréal.

Que mes collègues étudient bien la question, et ils constateront que la compagnie du Grand-Tronc ne tente actuellement aucun effort pour outiller et développer la route de Depot-Harbour. Le chemin de fer de Depot-Harbour à Montréal n'est pas une route de premier ordre. Elle doit sa construction à M. Booth qui fit preuve d'un grand esprit d'initiative dans l'exécution de cette entreprise ; mais enfin, c'était une œuvre d'intérêt privé et on n'a pas songé à en faire une route de premier ordre. M. Booth n'avait probablement ni les ressources du chemin de fer du Pacifique ni celles du Grand-Tronc à sa disposition ; aussi, faut-il lui tenir grand compte d'avoir, en pareilles circonstances, déployé un si louable esprit d'initiative et tant d'énergie. Je le répète, la compagnie du Grand-Tronc ne tente nullement le développement de cette route. Si je rappelle le fait, c'est que certains députés pourraient peut-être faire valoir les titres de Depot-Harbour, vu que cette route est mentionnée dans le rapport de la commission. Un regard jeté sur la carte ne révèle nullement la situation réelle de Depot-Harbour. Ce port ne se trouve pas, comme Midland, sur le bord de la baie ; c'est un

petit bras ou bassin dissimulé derrière dix ou douze milles de récifs et d'îles à travers lesquels les navires ne peuvent naviguer que dans les circonstances les plus favorables. En fait, l'automne lorsqu'il survient des tempêtes de neige et au moment même où il importe d'accélérer les transports de grain, de l'Ouest vers l'Est, j'ai vu, plus d'une fois, des navires, à destination de Depot-Harbour, obligés, à cause de l'inclémence de la saison, de faire route vers Midland où s'effectuait leur déchargement. Je ne veux rien dire de dérogatoire à Depot-Harbour, mais il n'en est pas moins vrai que la compagnie du Grand-Tronc ne cherche nullement à améliorer ce port ou cette ligne de chemin de fer.

Le perfectionnement de l'outillage du chemin de fer de Depot-Harbour à Montréal entraînerait d'énormes dépenses ; car, aujourd'hui, c'est une voie ferrée d'ordre inférieur, tandis que, d'autre part, l'amélioration du chemin de fer de Midland à Montréal se résumerait au perfectionnement de l'outillage entre Midland et Peterborough ou Belleville, où il se raccorde avec le tronc principal, qui est une ligne de premier ordre. Etablissons la comparaison entre les sacrifices d'argent que fait la compagnie du Grand-Tronc à Midland avec ce qu'elle fait à Depot-Harbour. Et tout d'abord, je ferai observer que le développement de Midland, à titre de port, ne date ni d'aujourd'hui ni d'hier. Il y a plus d'un quart de siècle, alors qu'il n'existait qu'un petit chemin de fer desservant Midland et Port-Hope, cette compagnie de chemin de fer avait une telle confiance dans l'avenir de Midland qu'elle y construisit un élévateur, longtemps avant l'inauguration de l'ère des transports de grain, de l'Ouest vers l'Est, par la voie des lacs. Pendant nombre d'années, il s'effectua un trafic important de Chicago à Midland, et de là au lac Ontario, puis par voie fluviale jusqu'à Montréal ou par voie du lac jusqu'à Ogdensburg. Les années s'écoulèrent : la compagnie du Grand-Tronc afferma le chemin de fer de Midland, puis il s'opéra toute une révolution. Elle améliora l'outillage du chemin de fer et agrandit l'élévateur, et ces années dernières, le port a marché dans la voie du progrès par grandes enjambées, au point qu'aujourd'hui Midland est devenu ce que M. Hays avait prévu au cours des témoignages qu'il rendit, il y a quelques années. Donnons un exemple des travaux exécutés par la compagnie du Grand-Tronc : à un point de la voie ferrée, on a fait des travaux de déblai, et établi une pente de vingt-six pieds, tandis qu'à un autre endroit où le chemin de fer contournait la baie, on a construit, à grands frais, un immense épaulement, et on a ainsi réussi à abréger la route de près d'un tiers de mille. En outre, on a cédé, à assez bon marché, à des capitalistes américains, des lopins de terre sur lesquels on pourra construire des élévateurs ; et l'an dernier, la compagnie Aberdeen, de Chicago, a érigé à Midland (non pas à Port-Colborne) un élévateur, de la capacité d'un million et quart de boisseaux, non pas en vue de l'emmagasinage, mais bien en vue d'un manutentionnement rapide.

On se fera une idée de ce travail quand j'aurai dit que ces appareils peuvent transborder 30,000 boisseaux à l'heure. Une autre compagnie américaine à construit un élévateur d'une capacité d'un million et quart de boisseaux sur un terrain loué du chemin de fer du Grand-Tronc, et je suis heureux de pouvoir annoncer qu'une troisième compagnie américaine se prépare à construire un élévateur d'une capacité de deux millions et demi de boisseaux, immédiatement en aval de l'élévateur de la Compagnie Aberdeen.

Tout cela prouve que les Américains se rendent compte que le Canada possède un système de transport par terre et par eau destiné à éclipser la route de Buffalo. Cela saute aux yeux quand on songe que si deux navires partaient ensemble de Chicago ou de Duluth, l'un à destination de Midland et l'autre à destination de Buffalo, le premier arriverait au port quinze heures avant l'autre. Il suffit de savoir qu'à l'automne, des navires transportant 400,000 boisseaux de blé, demandent 4 et 5 cents par boisseaux, pour se faire une idée de l'avantage qu'il y a d'avoir un port plus rapproché de quinze heures.

Il ne faut pas se laisser prendre par cette idée des cargaisons de retour. Entre Buffalo et le nord il n'y a pour ainsi dire pas de cargaisons de retour. Un grand navire qui transporte le blé ne se laissera pas retarder pour une considération insignifiante de 25 cents par tonne, et d'ailleurs le charbon se transporte en hiver et non en automne. Il n'est donc pas question de cargaisons de retour entre Buffalo et le nord, pas plus qu'entre Midland et le nord. Il s'agit uniquement du transport du grain de l'ouest à l'est et sur ce point Midland a un avantage de quinze heures sur Buffalo. Il n'est donc pas étonnant que les grands capitalistes de Chicago placent leurs capitaux à Midland de préférence à Buffalo.

J'ai parlé des efforts faits par le chemin de fer du Grand-Tronc pour Midland. Peu de compagnies de chemins de fer, en ce pays, voudraient entreprendre de faire disparaître une pente de 26, sur un parcours d'un quart de mille, et de renouveler tout son système en construisant d'énormes ponts en acier, pour racourcir la distance d'un quart de mille ou d'un demi-mille, et c'est ce qu'a fait le chemin de fer du Grand-Tronc sur la voie de Midland. Voici la déclaration de M. Hays devant la commission des transports :

> Le grain vient directement par notre chemin de fer de Midland jusqu'à Belleville et de là à Montréal. Notre intention est de réduire la rampe actuelle de 4 p. 100, à Midland, au niveau étalon de notre réseau qui est de quatre dixièmes de un pour cent et de doubler la voie, sur la voie principale, à Port-Hope.

Cela donne une idée des travaux que fait le chemin de fer du Grand-Tronc à Midland et aussi de ce que fait le capital américain pour construire des élévateurs à cet endroit. Un des commissaires questionna longuement M. Hays sur cette question d'entreposage et voici ce qu'il dit en réponse aux questions de M. Ashdown (vol. 3, p. 167) :

M. ASHDOWN : Dites-vous que le Grand-Tronc-Pacifique serait disposé à acquérir des débentures et à garantir au Gouvernement le coût d'un élévateur?

M. HAYS : C'est ce que nous serions disposés à faire à des conditions raisonnables. Nous exigerions naturellement, d'avoir notre mot à dire dans l'emploi des fonds, dans la préparation des plans, dans le choix du terrain et la capacité de l'élévateur.

Pendant que M. Hays prétend que le Gouvernement devrait aider à la construction des élévateurs, l'initiative privée intervient, et construit des élévateurs à Midland, de préférence à Buffalo, sans demander un sou au gouvernement canadien, et malgré que Buffalo reçoive actuellement 140,000,000 ou 150,000,000 de boisseaux de grain, tellement ces capitalistes sont convaincus que la route la plus avantageuse est par la baie Georgienne et Montréal ou Portland.

Passons maintenant à une autre phase de la question, pour faire voir que non seulement le Grand-Tronc mais aussi le Pacifique-Canadien est favorablement disposé envers la route de la Baie Georgienne. Depuis nombre d'années, le principal port du Pacifique-Canadien sur la Baie Georgienne, est Owen-Sound. Il a transporté beaucoup de voyageurs sur cette ligne. Le transport du grain a été peu considérable, vu le double désavantage des rampes et de la distance. Dans quelle position se trouve Owen-Sound, sous le rapport de la distance? Il y a 120 milles d'Owen-Sound à Toronto et 90 milles de Toronto à Peterborough ; de sorte qu'un train partant d'Owen-Sound doit franchir une distance de 210 milles de l'ouest à l'est pour arriver à Peterborough. Or, la distance entre Midland et Peterborough n'est que de 90 milles. Faut-il s'étonner, alors, si le Pacifique-Canadien cherche aujourd'hui un port à Midland ou près de Midland? Qu'a fait le Pacifique-Canadien pour y arriver ? Il a constaté qu'à Midland, le Grand-Tronc, avec beaucoup de perspicacité et d'adresse, a accaparé tout le terrain donnant sur le port, sur une distance de trois à quatre milles. Le Canadian-Northern n'est qu'à 18 milles de Midland, mais il ne peut pas, non plus, avoir accès au port. Alors, qu'a fait le Pacifique-Canadien? Incapable de pénétrer à Midland, il a jeté son dévolu d'un autre côté. A six milles plus bas, à Victoria, un village de 1,200 âmes, il a acheté moyennant $15,000 ou $20,000 un terrain riverain d'une étendue considérable. Je n'affirme pas la chose positivement, car je n'en ai pas la preuve, mais je sais que M. Hyman, le ministre des Travaux publics, a déclaré que le Pacifique-Canadien se proposait de dépenser $1,000,000 en travaux préliminaires à Victoria-Harbour. La raison en est qu'il faudra faire des dépenses considérables pour construire un port à cet endroit et je crois que le Pacifique-Canadien est en instance auprès du Gouvernement pour qu'il entreprenne les travaux nécessaires.

On se demandera peut-être ce qu'il y a sur l'autre côté du port de Midland qui est un grand port naturel. Malheureusement, Midland est entourée de collines, et pour pénétrer sur l'autre côté du port le Pacifique-Canadien serait obligé de faire l'ascention de ces collines, comme à Owen-Sound, où sur une distance de quinze milles, une locomotive ne peut traîner plus de sept wagons, ce qui rend impossible le trafic du grain à cet endroit.

Cette question ne concerne pas seulement Midland ; elle est d'un intérêt vital pour tous les cultivateurs de l'Ouest. Ce qu'il leur faut, c'est le transport économique. Ils sont aux prises avec un système de transport imparfait au Canada, d'un côté, et la concurrence de Buffalo, de l'autre. Il ne faut pas oublier que la question des transports n'intéresse les cultivateurs qu'à deux saisons de l'année. Il y a d'abord l'automne, à l'époque où la glace ferme le canal Erié. Les cultivateurs se trouvent pris alors entre les chemins de fer américains et les chemins de fer canadiens.

M. ROCHE (Halifax) : A quelle date, à l'automne?

M. BENNETT : Je crois que le grand trafic du grain, de l'ouest à l'est, ne commence pas avant le 15 novembre, pour se continuer jusqu'au 10 décembre. C'est ce que je crois, d'après ce que j'ai pu observer à Midland et à cette date, le canal Erié est généralement gelé.

Quelle est aujourd'hui la situation du cultivateur de l'ouest, sous le rapport du transport? Quand son grain arrive à Port Arthur, l'expéditeur lui dit : nous pouvons transporter votre grain à Buffalo, dans nos grands navires d'une capacité de 300,000 boisseaux capables de passer à travers la glace, s'il y en a, ou nous pouvons le transporter à Midland ; arrivé à l'un ou l'autre de ces deux endroits, nous vous livrerons à la merci des compagnies de chemins de fer. Voilà la position. Nous avons donc tout intérêt à avoir l'installation et l'outillage les plus complets possibles à Midland, qui possède sur Buffalo l'avantage d'épargner quinze heures de navigation sur les lacs.

La Chambre me permettra de lui rappeler un autre détail qui lui a peut-être échappé. A simplement regarder la carte, on pourrait croire qu'à partir de l'endroit du lac Huron où le navire à destination de Buffalo, change de direction, il n'y a plus qu'une ligne interrompue de navigation libre, mais cela n'est pas. Entre Sarnia et Détroit, le voyage se fait très lentement, comparé à ce qu'il est sur les lacs. La raison en est que la plus

grande partie de la rivière est endiguée et que le chenal est très étroit ; pour éviter les collisions, un navire est obligé de ralentir sa marche, sur presque tout le parcours. Je crois donc rester considérablement en deça de la vérité, quand je dis que Midland a un avantage de 15 heures sur Buffalo. Bien plus ; quand le grain arrive à Buffalo, où va-t-il ? A Baltimore, à Philadelphie, à New-York ou à quelque autre port de l'Est, et tout le profit est pour les chemins de fer américains. Si, au contraire les 150,000,000 de boisseaux de grain, (ou la plus grande partie) venaient à Midland, au lieu d'aller à Buffalo, ils seraient transportés par le chemin de fer canadien du Pacifique ou le Grand-Tronc et quel avantage Montréal n'en retirerait-il pas ?

J'irai même plus loin, je dirai qu'en faisant de Midland un port national, on confère de grands avantages à la ville de Québec. Le réseau de Mackenzie et Mann, c'est-à-dire leur ligne de Toronto à Sudbury, passe à 18 milles de Midland. Ils se proposent de construire une autre ligne, à l'ouest de leur ligne principale, entre Hawkesbury et Toronto. Les travaux sur cet embranchement ne sont pas en cours ; ils seront commencés au printemps. Il y a aussi le " Great Northern " de Mackenzie et Mann qui pénètre à Québec. Ainsi, après l'achèvement des lignes en cours de construction et d'une ligne de 18 milles à Midland, ce réseau transportera le grain à Québec. Ce trafic pourra se faire à une saison de l'année où le port de Buffalo est fermé. L'avantage ne serait pas seulement pour Midland, mais aussi pour Montréal, pour Québec et beaucoup d'autres endroits, dans le Canada. Je ne crois pas exagérer en disant que le chemin de fer canadien du Pacifique compte 30,000 hommes sur ses bordereaux de paie. Songez à ce que cela représente dans les villes et les localités où ces hommes sont employés. Songez aussi au nombre additionnel d'employés qu'il faudrait au Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien si nous avions le trafic, non seulement du Nord-Ouest canadien qui atteint déjà 100,000,000 de boisseaux, mais aussi l'énorme trafic de Duluth et des autres villes de l'Ouest.

On me reproche mon optimisme quand je parle de détourner le trafic de Buffalo, parce qu'une bonne partie de ce trafic n'est pas destinée à l'exportation, mais est consommée dans les états de l'est des Etats-Unis. Pas du tout. L'an dernier nous avons expédié de Midland à Portland plus de 10,000,000 de boisseaux de grain. De plus des millions de boisseaux sont partis de Midland et ont été distribués dans les Etats du Nord et de l'Est. Pourquoi ce grain, à destination des Etats-Unis n'est-il pas à Buffalo ? C'est parce le Grand-Tronc peut le transporter à meilleur marché, par voie de Midland. Tout le monde sait que le commerce de Portland est un commerce d'exportation. Mais des millions de boisseaux de grain sont vendus dans les Etats de l'Est et du Nord, aux éléveurs et aux distillateurs.

Ceci m'amène à parler d'un autre avantage que nous retirerions du projet que je soumets. Le Grand-Tronc possède un réseau complet dans les Etats de l'Est et du Nord. Or, il est établi—M. Booth en a donné la preuve—qu'il pouvait transporter de grandes quantités de marchandises de Boston et des villes de l'Est à Chicago, Milwaukee et autres endroits de l'Ouest, par la route de Depot-Harbour. Tous ceux qui visitent Depot-Harbour sont surpris de voir les milliers de colis de marchandises empilés sur les quais et venant de Boston et des autres villes de l'Est, pour être expédiés à Chicago et ailleurs, dans l'Ouest.

Or, ce qui a toujours empêché le trafic du grain par Midland, c'est l'absence de cargaisons de retour. Mais si nos chemins de fer étaient construits de manière à ce qu'une seule locomotive pût traîner 50 wagons d'une capacité de 1,000 à 1,500 boisseaux, au lieu de 20 comme à présent, le coût du transport de l'ouest à l'est serait abaissé et on pourrait alors demander des prix moins élevés pour le transport de l'est à l'ouest. Toutes sortes de marchandises des grands centres industriels des Etats du Nord et de l'Est pourraient être transportées par voie de Midland à l'ouest des grands lacs. De plus, ces wagons à blé, au retour, pourraient prendre à Montréal et dans les autres villes du Canada des marchandises à destination du Nord-Ouest canadien. Cela profiterait, non seulement à Montréal et à Québec, mais à toutes les villes d'Ontario et surtout à Toronto. A l'heure présente le chemin de fer du Grand-Tronc a une ligne directe entre Midland et Toronto ; le chemin de fer Canadien du Pacifique en a une qui passe à quelques milles de Midland et va à Toronto et comme je l'ai déjà dit, le réseau Mackenzie et Mann passe à 18 milles de Midland, et il serait facile de construire un embranchement. Si le trafic du grain était concentré à cet endroit éminemment propice, il viendrait tant de navires dans ce port que la concurrence réduirait les taux au plus bas prix possible, soit par le chemin de fer Canadien du Pacifique, en passant par la tête du lac Supérieur, soit par les réseaux américains, par voie de Saint-Paul, de Winnipeg, et autres endroits.

La ville de Toronto profiterait de la concurrence de trois grandes lignes venant de Midland . Comme ces chemins de fer, surtout le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique ont des réseaux complets dans l'ouest d'Ontario où se trouvent des villes comme Guelph, Galt, Berlin et autres, tous ces centres industriels pourraient expédier les produits de leurs fabriques à Midland, d'où ils seraient transportés dans l'Ouest par eau. Ceux qui n'ont pas étudié la question à fond, ne se rendent pas compte des économies qu'on peut réaliser dans le transport par eau. En voici un exemple : je crois que la distance entre Toledo et Buffalo ne dépasse guère 100 milles. Or, le grain arrive par rail à Toledo, et au lieu de le laisser continuer jusqu'à Buffalo, par

chemin de fer on le transborde sur des navires, quitte à le transborder de nouveau à Buffalo.

M. SCHELL : La distance est de 250 milles.

M. BENNETT : Je ne la croyais pas aussi considérable. Quoiqu'il en soit, on croirait que ce n'est pas suffisant pour motiver deux transbordements, et cependant, les rapports du port de Buffalo constatent que cela se fait dans le cours ordinaire des affaires. C'est la meilleure preuve des avantages économiques du transport par eau, pour le Nord-Ouest. Ces navires sont très bien aménagés pour le transport des marchandises. Ce sont des navires de première classe, et la plupart sont en fer. Pendant que le grain est déchargé de la cale dans l'élévateur, on pourrait charger sur le pont une quantité de meubles, de machines agricoles, de colis de toute sorte. A la tête du lac Supérieur, nous avons deux lignes de chemin de fer—et nous espérons que le Grand-Tronc-Pacifique sera construit dans un an, au plus tard—pour distribuer ces marchandises dans le Nord-Ouest.

On a parlé l'autre jour d'encourager la construction des navires dans le pays. Je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur ce sujet, mais je dirai que cette industrie est sérieusement menacée par l'importation de navires anglais, et par l'achat aux Etats-Unis de vieux navires dont on change le nom et qu'on fait enregistrer comme navires canadiens en payant un honoraire. Mais les navires canadiens ne pourront jamais lutter contre les navires américains parce qu'ils doivent borner leurs opérations à transporter du grain de l'Ouest à l'Est, et des marchandises, de l'Est à l'Ouest. Ils ne peuvent pas obtenir une part du transport du minerai qui est monopolisé par les navires américains.

La loi américaine ne permet pas à un navire canadien de transporter du minerai d'un port américain à un autre port américain. On dira peut-être que les navires canadiens peuvent transporter tout le minerai de côté canadien. C'est vrai, mais qu'avons-nous de ce côté-ci de la frontière ? Quiconque est au courant de la question, sait que d'ici à quelques années, il n'est pas probable que nous ayons d'autres hauts-fourneaux dans Ontario. De grandes usines métallurgiques ont été construites au Sault Sainte-Marie, qui seront le noyau d'une grande industrie. Il y a des hauts-fourneaux importants à Midland et aussi à Hamilton. Mais ceux d'Hamilton sont les derniers qui seront construits sur le lac Ontario. La raison en est qu'il faut faire venir le minerai des lacs d'en haut, en passant par le canal Welland, et qu'il est de beaucoup plus facile d'amener ce minerai à Midland. Tout le minerai destiné à Hamilton doit aller à Sarnia, et de là être transporté sur rail à Hamilton.

Je ne crois pas me tromper en disant qu'il ne se construira plus de hauts-fourneaux dans Ontario d'ici à quelques années, de sorte que les navires canadiens ne peuvent compter que sur le trafic du grain, à l'automne et au printemps, et quelques rares voyages en été. En dehors de cela, les navires canadiens ne peuvent espérer aucun trafic, si ce n'est quelques colis expédiés de l'est, et c'est pour cela qu'il faudrait faire quelques efforts pour créer un commerce maritime sur les grands lacs de même que sur l'océan. Comment pouvons-nous y arriver ? Si nous pouvons attirer 100,000,000, 200,000,000 ou 300,000,000 de boisseaux de grain dans les ports de la Baie Georgienne, nous fournirons un énorme trafic à nos navires. Il ne faut pas oublier que tout le grain venant à Midland de Port-Arthur ou de Fort-Wililam devra être transporté dans des navires anglais, tant que nos lois de cabotage ne seront pas changées. La loi ne permet pas ce trafic aux navires étrangers. C'est ainsi que tout ce grain viendra à Midland, qui finira par dépasser Buffalo, comme port d'expédition. Comme tout le grain de Duluth, Superior, Chicago et Milwaukee peut être transporté sur des navires canadiens, nous pouvons nous assurer le monopole de ce trafic.

Je crois qu'il serait possible de concentrer à Midland tout le grain du Nord-Ouest canadien et de l'Ouest américain, destiné aux Etats de l'Est et du Nord et à l'exportation en Europe, et la construction des navires sur les lacs recevrait une telle impulsion qu'il ne serait plus question de primes.

Je n'ai pas besoin de m'étendre longuement sur les avantages naturels du port de Midland. Je regrette qu'il ne soit pas venu plus de ministres s'en rendre compte par eux-mêmes. Permettez-moi de dire quelques mots du canal de la Trent dont on a tant médit par le passé. Quand on étudie les témoignages recueillis par la commission, on constate qu'il y a un point sur lequel on insiste constamment ; c'est que ce canal est destiné à faire une concurrence sérieuse aux chemins de fer dans le transport du grain. On appelle cette route un canal, mais on n'aurait jamais dû l'appeler ainsi, parce qu'en réalité ce n'en est pas un. Cette route comprend une succession de lacs, dont la largeur varie entre un et vingt milles, et sur lesquels des barges d'une capacité de 20,000 boisseaux peuvent facilement naviguer trainées par des remorqueurs puissants, qui en remorquent plusieurs d'un seul train. Cette route sera pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer Grand Tronc et le Canadian-Northern un concurrent beaucoup plus formidable que le canal Erié pour les chemins de fer américains. L'an dernier, le canal Erié a enlevé aux chemins de fer américains 200,000,000 de boisseaux de grain, et cependant il n'a qu'une profondeur de 7 pieds et ne peut livrer passage qu'à des barges d'une capacité de 8,000 boisseaux.

Avec la concentration de nos trois grands réseaux à Midland, qui est destiné à devenir le terminus du canal de la Trent, le Gouvernement n'aurait rien autre chose à faire qu'à adopter les conclusions de la commission présidée par M. Ashdown, un homme très capable et qui a succédé à feu M. John Bertram, une autorité reconnue en ces matières. Cette commission conseille de faire de Midland un port national et d'acheter le terrain nécessaire à cette fin.

Un mot maintenant sur la situation actuelle de ce port. J'ai rapporté l'an dernier que le gouverneur Simcoe, il y a cent ans, après avoir vu un plan du port de Midland, ses avantages naturels et sa proximité de Montréal, avait prophétisé que ce serait le port de communication entre l'Ouest et l'Est. A l'heure présente, le chemin de fer du Grand Tronc possède à Midland des terrains riverains de plus d'un mille de longueur, et le port à cet endroit est très profond. Il est vrai qu'il faudra draguer quelques hauts fonds, mais cela n'a pas d'importance. La nature semble s'être complue à en faire un des plus beaux ports du monde. A l'extrémité de la propriété du chemin de fer du Grand Tronc une rivière appelée la Wye, dont la profondeur est de 30 pieds, vient se jeter dans le lac. De l'un ou de l'autre côté de la rivière, et sur une longueur d'un demi-mille, on pourrait établir des élévateurs ; on pourrait en faire autant au bord du lac. Le Grand Tronc, le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern auraient ainsi tous les élévateurs dont ils ont besoin. Mais il y a mieux que cela encore.

Entre Peterborough et Midland, il existe une ligne de chemin de fer d'environ quatre-vingt-dix milles de longueur; elle appartient au Grand-Tronc et est sur le point d'être pourvue d'une double voie, comme le désire M. Hays. Si le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ne parvenaient pas à s'entendre, le Gouvernement pourrait acquérir cette ligne et permettre aux deux compagnies de s'en servir à des conditions raisonnables. Rien ne s'oppose, que je sache, à la conclusion entre ces compagnies d'un arrangement relatif à l'usage en commun de cette voie ferrée; mais que le Grand-Tronc loue ou ne loue pas sa ligne au Pacifique-Canadien, il est toujours loisible à l'Etat de résoudre le problème en achetant la voie ferrée pour en permettre ensuite l'usage en commun, comme je l'ai suggéré. Que le Gouvernement achète les terrains riverains: il verra ensuite venir vers lui les capitalistes américains à qui il pourra faire des conditions raisonnables relativement à la construction d'élévateurs d'une capacité plus grande et aux autres installations qu'exigent les besoins de l'heure présente. Il s'exécute déjà des travaux de cette sorte en l'absence de toute prime, subvention ou concession de privilège. Aujourd'hui, les capitalistes américains aiment mieux ériger des élévateurs à Midland qu'à Buffalo.

Il ne m'appartient pas de déterminer le chiffre de la dépense que l'Etat devra faire, car je n'ai aucune idée de la valeur que le Grand-Tronc attribue à la ligne en question ; mais je n'hésite pas à dire que si le Gouvernement canadien avait attribué à Midland les $3,000,000 qu'il a dépensé à Port-Colborne, ou même moins que cela, au lieu d'être de quinze ou de vingt millions de boisseaux, le trafic de grain qui se concentre à Midland serait de près de cent millions de boisseaux. Mais il n'est pas encore trop tard.

Que l'on exécute à Midland des travaux d'amélioration comme ceux que l'on a commencés à Port-Colborne, et qu'on nous fasse bénéficier des avantages accordés à Welland. Et si je demande que l'on s'empresse de faire de plus importantes installations à Midland, ce n'est pas seulement dans l'intérêt de ce port, mais aussi à cause des avantages qui en découleront pour Québec, Montréal, Toronto et l'Ontario occidental. Que le Grand-Tronc ne parle plus de doubler sa voie jusqu'à Midland ; que le Pacifique-Canadien termine sa ligne partant de Peterborough, dont la construction est déjà commencée, et que MM. Mackenzie et Mann construisent leur embranchement de dix-huit milles sur Midland. Que l'on fasse servir à l'importante industrie du transport les vastes terrains riverains que la Providence et la nature ont mis là exprès. Les capitalistes américains ne manqueront pas ensuite de venir ériger des élévateurs et fonder un grand port à cet endroit, le plus favorable qui se puisse trouver sur les Grands lacs. Nous aurons alors une route par laquelle le transport s'effectuera en quinze heures de moins que par celle de Buffalo.

Quand la Chambre aura fait une étude approfondie de la question, nul ne s'opposera à ce que le Gouvernement pousse avec vigueur l'exécution des importants travaux nécessaires à l'outillage de ce port. D'une discussion loyale et complète il ne se tirera qu'une seule conclusion, c'est que Midland est le port vers lequel doit naturellement s'acheminer le grain du Nord-Ouest américain comme du Nord-Ouest canadien, et que ce port est aussi le point naturel de concentration du transport des marchandises destinées à l'Ouest et passant par les Grands lacs.

Je me plais à espérer que le Gouvernement voudra bien faire connaître ses intentions à ce sujet au cours de la session actuelle. Le pays traverse une ère de prospérité : nos recettes s'élèvent à un chiffre prodigieux. Nous consacrons sans utilité des centaines de milliers de dollars à l'amélioration de petits ports sans importance au point de vue national, tandis que nous avons un autre port auquel la nature a fait une situation particulièrement importante et dont le développement ne peut que profiter aux autres grands ports du pays, comme ceux de Québec, de Montréal, d'Halifax et de Saint-Jean. A l'automne, on pourra ac-

cumuler à Midland des millions de boisseaux de grain que les chemins de fer transporteront, durant le reste de la saison, aux élévateurs des Provinces maritimes pour être, de là, mis à bord des transatlantiques.

Le pays attend que le Gouvernement prenne une attitude définie en cette matière. Eu égard au rapport de la commission du transport et aux avantages qu'offre le port de Midland, avantages que je viens de mettre en lumière d'une manière bien imparfaite, j'ai lieu de penser que l'on prendra des mesures pour établir à Midland un grand port qui l'emportera sur celui de Buffalo et assurera à nos voies de transport le trafic des grains provenant des Etats de l'Ouest américain aussi bien que du Nord Ouest canadien.

M. HALL : J'ai suivi avec intérêt les discours que vient de prononcer l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Ce qui m'a le plus frappé, c'est le cas tout particulier qu'il fait de Midland en tant que port des Grands lacs. Connaissant bien cette partie du pays, je dois dire que je ne suis pas loin de partager en tous points le sentiment de mon honorable ami ; je crois que le port de Midland est l'un des très importants facteurs du transport au Canada, et je sais que cette opinion est aussi celle de la commission du transport. Toutefois, je m'étonne que le représentant d'une ville aussi importante que Midland ne se soit rendu compte que tout récemment du rôle que ce port est appelé à remplir en matière de transport. En 1894, mon honorable ami siégeait déjà ici, et les crédits destinés au dragage et à l'amélioration de ce port ne se chiffraient qu'à $4,983.96. En 1895, la dépense relative à ce même port n'excédait pas $4,997.50. Je vois aussi qu'en 1896, dernière année du régime conservateur, la dépense relative au port de Midland atteignait, à la date du 30 juin, le chiffre énorme de $2,252.65.

Chose étonnante, c'est au gouvernement actuel qu'il devait être donné de se rendre compte de l'importance réelle du port de Midland, d'en entreprendre l'amélioration pratique et d'en faire un centre de transport du grain. Au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1904, le Gouvernement y fit une dépense de $23,759, et il y consacrait l'année suivante une somme de $38,099.37. Cette année, le Gouvernement se fait ouvrir un crédit de $40,000 destiné à l'outillage de ce même port. Le budget fut déposé avant que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) prononçât son discours et appelât l'attention, comme il vient de le faire avec tant d'éloquence, sur les besoins du port de Midland. C'est donc à un gouvernement libéral qu'il était réservé d'estimer à sa juste valeur le port de Midland en tant que facteur du transport d'entier parcours.

A en juger par ses observations de cette après-midi, je suis fermement convaincu qu'à l'époque déjà lointaine où l'importance n'en était pas encore reconnue, l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a dû décrier le port de Midland comme il s'est appliqué à décrier tous les autres ports des Grands lacs. On l'a vu s'attaquer au port de Port-Colborne dans le but d'en atténuer l'importance ; il en a fait autant à l'égard de Depot-Harbour, comptant aussi en amoindrir l'importance en tant que facteur du transport d'entier parcours. Il s'est encore employé à faire croire que le port d'Owen-Sound n'avait aucune valeur, quand tous les spécialistes en matière de chemin de fer, quand tous ceux qui, comme sir William Van Horne, s'intéressent à la question du transport au Canada s'accordent à dire que les débouchés sont insuffisants, que les voies de communication entre les lacs et le littoral de l'Atlantique ne peuvent pas suffire au transport du grain provenant de ces ports-là. Cela étant, je ne conçois pas que l'honorable député ait pu présenter un projet de résolution ainsi conçu :

Que la Chambre mette immédiatement à l'étude le rapport de la commission du transport et qu'il soit pris une décision à ce sujet.

En agissant de la sorte, il a dû perdre de vue la partie des conclusions de la commission sur lesquelles il a lui-même appelé l'attention. Ces conclusions se trouvent à la page 22 du rapport et se lisent ainsi :

Vos commissaires estiment que les voies suivantes doivent être considérées comme les principaux facteurs du transport en Canada des produits de l'Ouest vers l'océan:

1. La voie de Midland, y compris le chemin de fer du Grand-Tronc (avec une double voie, comme le veut M. Hays), le canal de la Trent et, selon toute probablité, le Pacifique-Canadien;

2. Celle de Depot-Harbour, y compris les chemins de fer Canada-Atlantique et Intercolonial;

3. La voie entièrement navigable résultant soit de la canalisation de la rivière des Français et de l'Ottawa, soit de l'élargissement du canal Welland.

Si je comprends bien, la commission estime que ces différentes voies conviennent fort bien au transport des produits de l'Ouest vers l'océan Atlantique, et de l'est à l'ouest, à celui des articles manufacturés de toute sorte. Je conviens avec l'honorable député de l'importance du port de Midland, et cela pour diverses raisons. Tout d'abord, on y trouve d'excellentes accommodations sous le rapport des voies ferrées : le Pacifique-Canadien fait actuellement construire une ligne allant de Midland à Peterborough ; de son côté, le Grand-Tronc projette de pourvoir sa ligne d'une double voie. En second lieu, ce port est situé sur la baie Georgienne, à l'endroit où le canal de la Trent doit se relier avec les voies de transport d'entier parcours.

A la dernière session, j'ai appelé l'attention sur l'importance du canal de la Trent en tant qu'auxiliaire du transport d'entier parcours. Je me bornerai aujourd'hui à faire observer à la Chambre qu'après avoir

mûrement étudié la question, la commission du transport s'est déclarée favorable à ce canal, insistant sur la nécessité d'en compléter la construction à chacune de ses extrémités de façon à établir les communications qu'il convient entre la baie Georgienne et le lac Ontario.

On lit, page 19 du rapport de la commission du transport :

Le port de Midland devrait aussi servir de débouché au canal de la Trent, à l'égard duquel le Gouvernement du Canada a déjà fait une dépense de $5,000,000 à $6,000,000, ce qui signifie qu'il a l'intention bien arrêtée d'en pousser la construction jusqu'à la fin, La commission conseille donc que l'on se hâte de le terminer et le faisant passer par la Severn jusqu'à la baie Georgienne et par la Trent jusqu'à la baie de Quinté, afin que chacune de ses extrémités aboutisse à des eaux protégées où se trouveront en sûreté les bateaux de dimension relativement faible et les barques qui fréquenteront le canal.

A l'heure qu'il est, la longueur de ce canal, de Healey's-Falls au lac Simcoe, est de 160 milles. Pour le compléter, il ne reste plus qu'à canaliser trente-trois milles de rivière à son extrémité sud et quatorze milles à son extrémité nord. Le parachèvement de ce canal serait une excellente chose pour la population de la région qu'il desservira ; le prix du combustible et des produits de toute sorte baisserait sensiblement, vu que la ligne qui longe la côte parallèlement au canal a une longueur de plus de 1,000 milles. En outre, on verrait surgir dans la vallée de la Trent de nombreux établissements industriels, une ère nouvelle s'ouvrirait pour les minoteries, où l'on convertirait en farine le blé que l'Ouest achemine vers l'océan Atlantique. Ce canal est susceptible de développer une force motrice de plus de 100,000 chevaux, ce qui, au prix où est le charbon, représente bien une valeur de $4,000,000 par année. De plus, le développement de cette région serait suivi de la réduction du coût du transport des produits agricoles et de l'augmentation du prix de vente de ces derniers. Et puis, au point de vue national, le canal constituerait, pendant la plus grande partie de la saison, l'un des plus importants débouchés des produits de l'Ouest, et tendrait à faire abaisser le coût du transport mixte—car le transport se fait par eau entre Fort-William et Midland, et par chemin de fer entre Midland et Montréal. Le canal de la Trent fera concurrence aux chemins de fer entre Midland et Montréal. Si la concurrence des voies de transport du sud et des autres n'est pas suffisante, celle-ci ne laissera pas d'avoir un certain effet sur les taux de transport.

C'est avec plaisir que j'ai entendu mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) parler en termes élogieux du canal de la Trent, mais cette fois encore il n'a pas su, suivant en cela l'exemple de ses amis politiques, se rendre compte de l'importance réelle de ce canal en tant que facteur de transport. De 1896 à 1906 inclusivement, le gouvernement libéral a consacré à la construction de ce canal une somme de $4,131,639 imputable sur le capital, tandis que pendant les dix années précédentes, c'est-à-dire de 1886 à 1895 inclusivement, le gouvernement précédent n'avait dépensé que $674,710 pour la même fin. Ceci me fait dire que l'honorable député (M. Bennett) n'a pas su servir comme il convenait les intérêts de la division qu'il représente et que traverse une importante ligne de transport.

Il ne faut donc pas s'étonner outre mesure qu'il trouve à redire à tous les autres ports de la baie Georgienne. Il ne veut pas entendre parler du canal de la baie Georgienne dont la construction, dit-il, serait prématurée. A l'en croire, il ne devrait pas être question de cette entreprise d'ici à un grand nombre d'années. A en juger par ses critiques, son sentiment est le même à l'égard de Port-Colborne ; il trouve injustifiables les dépenses que le Gouvernement a faites dans le but de creuser le chenal en cet endroit. Il oublie que le tirant d'eau des navires des grands lacs est parfois de vingt pieds, tandis que plus au sud, le tirant d'eau des navires n'est pas même de 14 pieds.

Il s'en prend même au Canada-Atlantique et à Depot-Harbour. C'est une ligne de deuxième ordre, dit-il, une ligne impuissante à faire la concurrence ! Son désir serait, j'imagine, qu'on la laissât de côté. Je signale ces différents faits à l'attention de la Chambre dans le seul but de faire voir quel vaillant défenseur tous ces ports et ces diverses voies de transport trouvent dans la personne du représentant de Simcoe-est.

Mon honorable ami a choisi à son gré une période de dix années pour établir une comparaison entre l'œuvre du gouvernement libéral et celle du gouvernement conservateur en matière de transport. Je suis de ceux qui pensent qu'au cours des dix dernières années le gouvernement libéral a largement contribué au développement de nos moyens de transport. J'appellerai d'abord l'attention de la Chambre sur les sommes qu'il a affectées aux canaux du Canada. De 1896 à 1905 inclusivement, les canaux ont occasionné une dépense de $24,600,000 ; au cours des dix années précédentes sous le régime conservateur, cette dépense ne s'était élevée qu'à $16,450,000. Ainsi, depuis dix ans, il s'est dépensé de ce chef au delà de $8,000,000 de plus que durant les dix dernières années du régime conservateur. Cette dépense a été de la plus grande utilité : elle a contribué dans une large mesure au merveilleux développement que l'on constate aujourd'hui. Je vois qu'une partie de cette dépense se répartit ainsi : amélioration du chenal nord du Saint-Laurent, $1,539,000; canal de Soulanges, $4,600,000 ; élargissement et amélioration du canal Welland, $3,000,000.

Avant 1896, si je me rappelle bien, la profondeur de l'eau au-dessus du seuillet des écluses, entre Fort-William et Montréal,

n'était que de neuf pieds ; elle y est aujourd'hui de quatorze pieds et les canaux donnent maintenant passage à des navires d'un tirant beaucoup plus fort, d'une capacité plus grande, et le transport coûte beaucoup moins cher. C'est donc grâce à cette dépense que nous avons pu obtenir l'abaissement des taux de transport qui a permis à notre commerce intérieur et extérieur de prendre un essor formidable. S'il était nécessaire de donner d'autres preuves qu'au cours des dix dernières années le gouvernement actuel s'est pleinement rendu compte des besoins du pays en ce qui concerne le transport, j'appellerais l'attention de la Chambre sur les sommes qu'il a consacrées à l'amélioration des ports et des rivières, au dragage et aux travaux de réparation de toute sorte ; je pourrais même ajouter que c'est grâce au dragage et aux autres travaux qu'il y a fait exécuter, que le port de Midland a acquis l'importance que l'honorable député de Simcoe-est se plaît à lui attribuer.

M. BENNETT : Que mon honorable ami me pardonne de relever une assertion susceptible de le mettre en posture ridicule aux yeux de ceux qui liront son discours. Aucune partie de ces sommes n'a servi à faciliter le transport du grain à Midland. La dépense dont parle l'honorable député se rattache à la construction d'un élévateur en un endroit où il est à peine arrivé un ou deux chargements de grain. C'est dans l'intérêt de mon honorable ami que je fais cette observation, car ses paroles pourraient tomber sous les yeux de quelqu'un.

M. HALL : J'imagine que pour que le port tire plein profit de ces élévateurs il faut y faire certaines améliorations. Je ne suis jamais allé à Midland, mais maintenant que l'honorable député nous en a fait une si intéressante description, je me promets d'aller me rendre compte *de visu* de l'importance de cette ville ; car les centaines de milliers de dollars que le Gouvernement y a dépensés ont dû sans doute tirer ce port de l'obscurcité pour l'élever au rang important que lui attribue mon honorable ami.

J'ai constaté que l'argent dépensé pour améliorer les ports et les rivières et en travaux de dragage a grandement contribué à la prospérité du pays, et je considère que le Gouvernement s'est occupé activement de la question des transports. Durant le dernier exercice, dans la seule province d'Ontario, il a été dépensé $1,237,280 en travaux et en réparations dans les ports et les rivières. Cette somme a été dépensée dans la province d'Ontario au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1905, et durant la même période, $3,400,000 ont été affectés aux mêmes fins par tout le Canada.

Il est de toute évidence que cet argent a servi à mettre en pratique les conclusions du rapport de la commission du transport. Durant l'exercice expiré le 30 juin 1896, sous le régime conservateur, la dépense relativement à l'amélioration des ports fut de $658,000. Durant cette dernière année du régime conservateur, on paraît avoir affecté à ces travaux une somme excessivement faible ; il n'est que juste d'ajouter que durant l'exercice 1894-1895 le même gouvernement avait dépensé $2,033,219. Le fait d'avoir dépensé chaque année près du double de ce qu'avait dépensé le gouvernement précédent est la preuve que le gouvernement actuel saisit toute l'importance de cette question du transport, car sans l'amélioration des ports et sans ces facilités d'accès, il eût été impossible d'exploiter utilement nos canaux et autres voies navigables.

Il convient de faire remarquer aussi que l'exploitation des chemins de fer constitue un facteur important dans cette question des transports. Lorsque, en 1896, le gouvernement actuel prit en mains les rênes du pouvoir, le Canada possédait 16,210 milles de voies ferrées ; en 1906, d'après les rapports les plus récents, il en possédait 21,353 milles, c'est-à-dire qu'il s'est construit au Canada, depuis dix ans, 5,083 milles de chemins de fer. Depuis 1905, la longueur de nos voies ferrées s'est accrue à raison de 1,000 milles par année. Il est facile de se rendre compte que les voies ferrées construites au Canada ont énormément contribué au développement et à l'exploitation de notre commerce tant à l'intérieur qu'avec l'étranger. Le gouvernement actuel, il est à peine nécessaire de le rappeler, a favorisé autant qu'il était en son pouvoir la construction des chemins de fer. Il n'a entravé en aucune façon les compagnies afin de les empêcher de recueillir les capitaux dont elles avaient besoin, et il a fait tout son possible pour aider les différentes compagnies à mener à bonne fin leurs grandes entreprises.

Pendant les dix années qui ont précédé 1896, c'est-à-dire pendant les dix dernières années du régime conservateur, le Gouvernement a accordé $11,654,000 en subventions aux chemins de fer. Durant les dix années suivantes du régime libéral, on a dépensé $16,780,000 pour venir en aide aux chemins de fer. Le gouvernement actuel a donc consacré à cette fin $5,200,000 de plus que son prédécesseur. Il est alors évident que le Gouvernement s'est activement occupé d'étendre nos réseaux de chemins de fer et de perfectionner notre système de canaux pour faciliter le transport des produits. L'outillage des phares et l'établissement d'un service de signaux sur les côtes sont aussi des facteurs importants; or, je vois que durant les neuf dernières années du régime conservateur, on a dépensé de ce chef $4,437,000, tandis qu'au cours des neuf années de 1896 à 1904, le gouvernement libéral a dépensé $6,947,000, soit au-delà de deux millions et demi de plus que le gouvernement précédent.

L'encouragement donné aux lignes de paquebots constitue un autre facteur important de la question des transports, et je vois que le gouvernement libéral, au cours des

dix années qui ont précédé 1906, a dépensé $6,789,000 en subventions postales et maritimes, tandis qu'au cours des dix années qui ont précédé 1896, le gouvernement conservateur n'a dépensé de ce chef que $3,526,000, soit à peu près la moitié de ce qu'a dépensé le gouvernement libéral.

Nul ne saurait méconnaître au gouvernement actuel le mérite d'avoir, à l'égard de toutes ces choses qui concourent à la prospérité d'un pays, fait des dépenses plus larges et adopté une politique plus éclairée que ne firent les conservateurs.

On ne saurait trouver de meilleur exemple de l'esprit d'entreprise et du courage des hommes d'Etat libéraux qu'en rappelant la construction du chemin de fer du Témiskaming par l'honorable M. G. W. Ross, à travers cette contrée que ses adversaires représentaient comme déserte et rocheuse. M. Whitney et ses partisans dans le parlement d'Ontario ont combattu de toutes leurs forces ce projet ; ils décrivaient en termes éloquents l'aridité de la contrée traversée par cette voie ferrée, et ils déclaraient qu'on gaspillait de l'argent en construisant ce chemin de fer. Mais ce dernier n'était pas aussitôt construit qu'on constatait des progrès dans cette partie du pays ; la richesse de ce dernier s'est accrue de centaines de millions de dollars et les regards du monde entier se sont tournés sur le district de Cobalt comme formant l'un des plus grands centres miniers de l'univers.

On pourrait en dire autant de ce qui se rattache au développement du Nord-Ouest. Nous savons que les terres situées à une vingtaine de milles d'une station de chemin de fer n'ont presque aucune valeur au point de vue de la culture ; il faut donc construire des voies ferrées pour permettre aux colons de transporter leur grain au marché ; aussi le gouvernement libéral a-t-il poursuivi une politique qui favorise le développement des chemins de fer au Nord-Ouest.

Les rapports du commerce et de la navigation établissent l'augmentation et le développement de notre pays ; ils faut voir combien est sage la politique suivie par les libéraux. En 1896, la totalité de notre commerce étranger ne représentait qu'un montant de $231,000,000 ; or, l'an dernier, ce chiffre a été porté à $500,000,000 et il continue à augmenter par sauts et par bonds. Les droits perçus en 1896, représentaient une valeur de $20,000,000, alors qu'ils ont rapporté $42,000,000 en 1905. En 1896, les produits de la ferme exportés en Angleterre étaient évalués à $9,500,000, tandis qu'aujourd'hui ces exportations se chiffrent à $20,000,000. En 1896, la valeur des produits agricoles exportés dans toutes les parties du monde ne représentait que $14,000,000, tandis qu'en 1905, ces mêmes exportations nous ont rapporté plus de $30,000,000. Egalement en 1896, les exportations de bestiaux et de leurs produits en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et dans d'autres pays représentaient une valeur de $36,500,000, alors qu'en 1905, ce même commerce d'exportation nous a rapporté $63,000,000. En 1896 nous avons exporté aux Etats-Unis et dans d'autres pays pour $9,300,000 et dans d'autres pays pour $9,930,000 d'articles manufacturés ; or, en 1905 le montant des exportations de ces articles représentait une valeur de $21,000,000. Nous avons exporté dans la Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et dans d'autres pays pour $8,000,000 en 1896, chiffre qui a été porté à $31,900,000 en 1905. Je mentionne ces chiffres à seule fin de faire voir le succès qui a couronné la politique d'exportation de même que la politique générale du Gouvernement. Il n'a pas fallu dix ou quinze ans à nos amis, ainsi qu'il en était du temps des conservateurs, pour comprendre la nécessité d'exécuter des travaux dans le Saint-Laurent, dans les grands lacs, ou partout ailleurs au Canada. Ils se sont emparés de ces questions en hommes versés dans les affaires et nous constatons aujourd'hui comme résultat une augmentation continue du commerce du pays.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) demande dans ce projet de résolution que le Gouvernement étudie immédiatement le rapport de la commission des transports et agisse suivant les conclusions de ce document. Comment ? L'honorable député ne se rend-t-il pas compte de ce qui se passe autour de lui ? Le Gouvernement a basé sa politique sur les conclusions de ce rapport avant même que ce dernier fût préparé et depuis lors. A l'heure qu'il est, il poursuit cette politique. Dans le budget principal soumis actuellement au Parlement, on peut voir que le Gouvernement se propose de dépenser, au cours des années prochaines, pour améliorer les ports de la province de Québec, $747,450 ; pour les mêmes travaux dans Ontario, $700,850. On consacrera $32,500 au Manitoba ; $5,000 dans l'Alberta et la Saskatchewan ; $25,500 dans la Colombie-Anglaise ; $7,500 au Yukon ; $335,000 au Nouveau-Brunswick ; $244,376 dans la Nouvelle-Ecosse ; $108,250 dans l'île du Prince-Edouard, ce qui forme en tout une dépense totale de $2,414,410 pour l'amélioration de nos ports, pour le dragage de nos rivières et pour l'exécution de tous les autres travaux qui faciliteront plus tard nos moyens de transport. Dans le même budget, il est question d'une dépense $1,883,000 pour l'amélioration de nos canaux. Au nombre des autres item je trouve $703,300 destinés à l'amélioration de la navigation océanique et fluviale ; $1,619,342 accordés comme subvention pour le transport du courrier et pour les autres navires ; $1,103,000 pour l'amélioration de la navigation des rivières et des ports, principalement de la route du Saint-Laurent. On va consacrer $2,573,570 à l'amélioration du service des phares, de celui des signaux, des brise-glaces ; on accordera d'autres aides à la navigation ; on établira d'autres stations de télégraphe Marconi, etc. Il est donc évident que le gouvernement ac-

tuel comprend parfaitement la nécessité de mettre à exécution ce qui lui semble la plus pressante de toutes les recommandations faites par la commission des transports. Nous ne pouvons pas faire tout à la fois ; il faut du temps pour cela. L'amélioration de notre système de transport est en bonne voie de réalisation, ce dont on ne doit pas remercier les membres de la gauche. Le Nord-Ouest se développe d'une façon prodigieuse, et les compagnies de chemins de fer ne peuvent suffire à transporter les produits de cette région. On doit déplorer que des gens qu'on a attirés ici et qui se sont rendus au Nord-Ouest pour y travailler jour et nuit afin de récolter une moisson à la fin de la saison, constatent qu'ils ne peuvent trouver un nombre suffisant de wagons de chemins de fer pour expédier leur grain aux marchés étrangers. Si l'on veut maintenir le progrès et le développement du pays, il est important d'adopter une politique tendant à perfectionner notre système de transport. Voici un discours que prononçait récemment M. J. J. Hill, président du Grand-Nord, et que publiait, hier soir, le "Journal", d'Ottawa ; je vais en lire un extrait pour démontrer l'état de choses qui existe aujourd'hui aux Etats-Unis aussi bien qu'au Canada relativement aux chemins de fer. Dans ce discours, M. Hill a dit :

Le commerce des Etats-Unis s'est accru à ce point que de toutes les parties du pays on demande que cet état de choses cesse. Partout les compagnies de chemins de fer doivent payer des tarifs qu'elles ne peuvent supporter. Le peuple américain se trouve en face du plus grand problème économique qui ait menacé ce pays. Au cours des dernières années, le volume du commerce a augmenté, et augmente encore, avec une rapidité extraordinaire. Cependant on n'a pas construit toutes les voies de garage et toutes les installations terminales qu'on réclamait. D'où une accumulation énorme de trafic surtout à tous les points où se trouvaient ces installations. D'après un grand nombre d'hommes sérieux qui s'occupent de questions de chemins de fer dans ce pays, il faudrait ajouter immédiatement 5 p. 100 par année à la longueur de chaque ligne dans ce pays, ce qui nous permettrait au bout de cinq ans de faire face à la situation et de mettre fin à ces délais déraisonnables dans le transport des marchandises.

Supposons qu'on ajoute seulement 25 p. 100 à nos voies ferrées avec les installations terminales nécessaires, ce qui ferait 33 p. 100, au cours des cinq années prochaines; disons en chiffres ronds qu'on construira 75,000 milles de vois ferrées tel que l'exigent les besoins immédiats du pays. Il n'y a pas un homme versé dans ce genre d'affaires qui fournirait ces installations, qui exécuterait ces travaux à moins de $75,000 par mille. Seule la question des installations terminales suffirait presque à nous empêcher de tenter cette entreprise. Les installations terminales dont nous nous servons aujourd'hui ont été établies quand les propriétés se vendaient à bon marché et qu'on pouvait les acquérir facilement.

Dans un grand nombre de cités, il ne s'agit pas seulement d'une question de frais depuis qu'on ne peut acquérir à aucun prix l'espace nécessaire aux lignes de chemins de fer. Les nouveaux travaux dans ce cas-là s'élèveraient donc à une moyenne annuelle de $1,100,000,000, ou en chiffres ronds à $5,500,000,000. Voilà le montant qu'il faudra dépenser si l'on veut favoriser efficacement le commerce du pays.

Ce problème et cette nécessité ont des conséquences énormes. C'est le problème réel qu'agitent les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis; ce problème, le public a pris singulièrement du temps à le comprendre et s'est montré peu disposé à le comprendre.

On peut trouver deux remèdes à cet état de choses: cesser complètement les dépenses que nécessite le perfectionnement des installations terminales à différents points, et décentraliser le trafic qui nous permettrait d'obvier au manque absolu de l'espace requis. Il devrait y avoir plus de points d'exportations, plus de marchés intérieurs. Des installations terminales nécessitent une diffusion plus considérable du commerce dans les endroits où l'on peut acheter à des prix raisonnables les terrains suffisants à ces ouvrages. Le système de transport du pays devrait être basé sur ces considérations. On devrait éloigner des grands centres le transport des marchandises les plus lourdes.

J'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette citation quelque peu longue, dans le but de faire voir l'état de choses qui existe chez nos voisins relativement à ce problème des moyens de transport. Les remarques de M. Hill s'appliquent également, sinon avec plus de raison au Canada et particulièrement au Nord-Ouest. Je dis donc que l'un des actes les plus courageux et les mieux conçus qui ait été jusqu'ici accomplis dans le but d'aider au développement du pays, est dû au très honorable premier ministre qui a entrepris la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Tout le monde reconnaît maintenant que la construction de cette grande voie ferrée contribuera énormément au progrès et au développement de ce pays. Ce n'est qu'après avoir réalisé les résultats que certaines gens ont compris la nécessité de cette entreprise, qu'elles ont admiré le courage et la prescience du leader du Gouvernement en entreprenant cette œuvre colossale. Je trouve dans le budget qu'on va dépenser un montant pour la construction du Transcontinental. Voilà ce qui démontre encore que le Gouvernement est parfaitement à la hauteur des circonstances et apprécie l'importance de notre système de voies de transport par tout le pays. Si nous comparons la conduite de ce Gouvernement au cours des dix dernières années avec celle de l'administration tant louangée qui l'a précédé, nous pouvons facilement comprendre que nous avons un Gouvernement composé d'hommes de progrès, travaillant énergiquement au développement du progrès du pays, à utiliser les richesses minières, agricoles, forestières de ce dernier, de même que nos pêcheries. Dans tous les genres d'entreprises que nous pouvons concevoir, nous constatons que notre marché se développe davantage de même que notre commerce. Je

crois donc qu'en mettant en pratique les conclusions du rapport de la commission des moyens de transports, le Gouvernement fait exactement ce qu'accomplirait un homme courageux engagé dans les affaires et qui prévoit ce qui va se produire.

M. BENNETT : L'honorable député voudra-t-il me permettre de lui poser une question ? Approuverait-il le Gouvernement si ce dernier achetait les lots riverains de Midland et faisait du port de cette ville un port national, ainsi que la commission demande au Gouvernement de le faire, ou condamne-t-il ce projet ?

M. HALL : Je voudrais étudier cette question d'abord. Je n'aime pas à acheter ni à recommander qu'on achète quoi que ce soit avant de m'être renseigné sur les faits actuels et sur le prix auquel on peut acheter cet article ou cette propriété.

M. SPROULE : Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Hall) nous a gratifiés d'un discours plutôt amusant et intéressant. Il semble n'avoir qu'un objet en vue dans toute cette question, obtenir des avantages politiques à bon marché pour lui-même et pour ses amis en décriant les efforts tentés par l'honorable représentant de Simcoe-est (M. Bennett) pour développer les grandes voies de transport du pays suivant l'avis de la commission nommée pour rechercher la meilleure route possible et pour faire rapport dans ce sens au Gouvernement.

L'honorable député de Simcoe-est a accompli ce que tout membre de la députation aurait pu également faire à bon droit. Il y a quelques années, le Gouvernement a nommé une commission importante, dans quel but ? Constatant les développements rapides du Nord-Ouest et le volume immense des marchandises qu'il faudrait transporter bientôt à l'est et à l'ouest et la nécessité urgente d'augmenter les voies de transport de notre propre pays, on a désiré s'assurer comment on pourrait empêcher notre commerce de prendre la route de Buffalo, du canal Erie et des ports américains. C'est dans ce but que le Gouvernement a nommé des hommes qu'il croyait capables de surmonter les exigences de la situation ; il leur a confié le soin de faire une enquête et de faire rapport au Parlement sur les meilleurs routes possibles et sur les moyens à prendre pour mettre celles-ci en état de suffire aux exigences du commerce, de même que sur ce que le Canada en général devait faire pour s'assurer le trafic qui en ce temps-là, nous échappait rapidement. La commission prit un temps raisonnable pour faire des enquêtes ; elle a présenté son rapport que j'ai maintenant sous la main. Au nombre des ports que les commissaires mentionnent comme ayant beaucoup de valeur pour le Canada et comme méritant d'être outillés, il s'en trouve deux spécialement mentionnés. Le rapport dit :

Les deux principaux ports de la baie Georgienne pour le commerce d'exportation sont Depot-Harbour et Midland.

L'honorable député de Simcoe-est a signalé, et cela d'une façon spéciale, à l'attention du Gouvernement le port de Midland, pour la raison, je suppose, qu'il connait mieux la situation géographique de ce port et qu'il est plus que tout autre membre de la députation qui ne connaît pas aussi intimement ces détails, à la portée de faire valoir les avantages qu'offrent Midland comme port d'exportation.

Le rapport continue ainsi :

Quant à choisir entre la route de la rivière aux Français et celle que nous voudrions voir établir de Midland ou de quelque endroit dans le voisinage de ce dernier port jusqu'à Montréal, nous croyons pouvoir obtenir une différence de niveau de ·04 degrés n'excédant pas 355 milles en longueur. Avec une ligne semblable nous pourrions transporter tout le commerce à aussi bon marché qu'on le fait par les canaux. Avec une différence de niveau semblable pour parvenir à Midland, je dirais que nous pourrions transporter 40,000 boisseaux de blé dans un seul train. Quand il s'agit d'un train composé de soixante wagons, la pesanteur et la traction sont considérables, elles représentent le transport de 40,000 ou de 50,000 boisseaux de grain. Le New-York Central a des trains composés de soixante et de soixante et dix wagons.

Les commissaires ajoutent que la voie à partir de Midland, si on l'améliorait un peu, pourrait présenter les mêmes avantages. Voilà pourquoi ils considèrent Midland comme étant un port très important. Ils appellent aussi l'attention sur le témoignage de M. C. M. Hays, dont la compétence dans les matières relatives au chemin de fer est bien connue :

Le grain nous arrive directement par notre ligne de Midland d'où il est transbordé dans les wagons qui se rendent à Belleville, et de là à Montréal. Nous nous proposons de diminuer nos pentes et nos courbes à partir de Midland à la moyenne actuelle de :04 par 100 (elle est actuellement de 1 p. 100 au plus) et de doubler notre voie principale jusqu'à Port-Hope.

Il est question aussi des pentes à partir de Depot-Harbour, mais je n'ai pas besoin de discuter cet aspect de la question, vu que l'honorable député de Simcoe-est a parlé surtout de Midland. Les commissaires ajoutent :—

Votre commission recommande qu'une équipe d'ingénieurs compétents soit nommée pour localiser les havres de Depot-Harbour et de Midland, suivant un plan très large, tout en étant résumé, mais qui suffira à faire voir les besoins du trafic de l'avenir, des améliorations considérables qu'on est à opérer actuellement d'après les besoins qui peuvent surgir et suivant les plans dont nous venons de parler.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) commet-il un crime en appelant l'attention de la Chambre sur ces conclusions du rapport des commissaires et sur les avan-

tages qu'offre Midland pour l'établissement d'une route de transport direct au Canada ? En sa qualité de représentant du peuple, de citoyen de Midland, l'honorable député de Simcoe-est, avec un orgueil légitime, signale à l'attention publique les conclusions de cette commission. Vu que le Gouvernement ne met pas en pratique les avis donnés par les commissaires nommés par lui et qui ont mentionné spécialement Depot-Harbour et Midland dans la façon concise que l'on sait, pour s'assurer le transport des marchandises, il insiste pour faire valoir les avantages que le pays retirerait de la situation qui nous est faite. En cela, il n'attaque par les autres ports du pays, ainsi que l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Hall) l'a laissé entendre. Ce n'est pas répondre à l'honorable député de Simcoe-est que de lui dire que l'ancien gouvernement n'a dépensé qu'un certain montant pour l'amélioration du port de Midland. L'honorable député de Peterborough-ouest a voulu faire de l'effet en laissant croire que sous l'ancienne administration, alors que mon honorable ami de Simcoe-est faisait partie de cette Chambre, le Gouvernement n'a pas dépensé beaucoup d'argent pour l'outillage du port de Midland. Pourquoi en eût-il été autrement. Le trafic a augmenté considérablement depuis plusieurs années. Les rapports de la commission des voies de transport font voir qu'en 1900, la récolte dans les territoires du Nord-Ouest a représenté environ 8,000,000 de boisseaux, et celle du Manitoba 25,000,000 de boisseaux, soit un total de 33,000,000. Cependant, l'honorable député de Peterborough-ouest s'attaque à l'honorable représentant de Simcoe-est, parce qu'il y a quinze ans, alors que le Canada produisait quinze fois moins de grain qu'il n'en peut mettre sur le marché aujourd'hui, l'ancien gouvernement n'a pas eu l'avantage de réaliser les promesses faites aux électeurs et de dépenser autant d'argent à Midland. En 1904, le Nord-Ouest produisait 35,000,000 de boisseaux de blé, le Manitoba 87,000,000, soit un total de 122,000,000, ce qui fait voir les progrès rapides de cette partie du pays. La commission signale ensuite le fait de l'augmentation de la production du grain au Nord-Ouest ; elle fait observer combien il est important de fournir tous les avantages de transport possibles.

Il fut une époque où le besoin de ces grands moyens de transport ne se faisait pas sentir, et le représentant de Peterborough-ouest a mauvaise grâce de prendre à partie le député de Simcoe-est parce que les amis politiques de ce dernier, qui étaient au timon des affaires quinze ans avant cette ère d'immenses progrès, n'ont pas dépensé dans le port de Midland autant qu'on y dépense aujourd'hui. Je le déclare, c'est à bon droit que le député de Simcoe-est nous a signalé les avantages qu'offre Midland.

Qu'a-t-il fait de plus ? Il en a profité pour rappeler les conclusions adoptées par les commissaires. Il s'est prononcé pour le creusement du canal de la vallée de la Trent. Il est tombé d'accord avec les commissaires en disant que celui-ci doit incontestablement aboutir à Montréal.

Voilà ce que lui reproche le représentant de Peterborough-ouest (M. Hall). Il le blâme d'avoir eu l'audace d'agiter cette question. Le député de Simcoe (M. Bennett) a conseillé de creuser ce canal avec toute la diligence possible. Au lieu de décrier ce projet, il a prêté son concours au représentant de Peterborough-ouest (M. Hall) pour obtenir l'amélioration de cette importante voie navigable qui traverse le comté de Peterborough, entreprise à laquelle le représentant de cette circonscription doit s'intéresser plus vivement que tous ses collègues. Par conséquent, il sied mal à ce dernier de reprocher au député de Simcoe (M. Bennett) son plaidoyer en faveur de cette artère commerciale.

La tactique à laquelle le député de Peterborough-ouest a eu recours est mesquine. Il a rappelé ce que l'honorable M. Ross a fait du chemin de fer du Témiskaming. Assurément, cette voie ferrée n'est pas en cause. Cette réflexion était tout à fait étrangère au sujet que le député de Simcoe-est signalait à l'attention de la Chambre.

Un autre détail m'a fort amusé. Pendant ce débat, le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) était absent. Pourtant, de tous les membres du cabinet c'est celui qui doit porter le plus d'intérêt à cette question. Le député de Simcoe-est a cité des faits et des chiffres qui constituent des renseignements précieux. Il les a présentés avec concision et clarté de manière à éveiller l'attention. Cependant, le ministre de qui relève surtout l'établissement des canaux et des ports brillait par son absence.

M. DERBYSHIRE : Le ministre des Chemins de fer devait recevoir des délégués venus pour l'entretenir. C'est pour cette raison qu'il s'est absenté un instant.

M. SPROULE : Sachant que cette question serait mise en discussion, il me semble que le ministre aurait dû prendre les moyens d'être présent. Si le député de Brockville (M. Derbyshire) est chargé de disculper le ministre, si celui-ci ne peut pas se justifier lui-même, je n'y vois pas d'objections et j'accepte ses excuses.

M. DERBYSHIRE : Je vous suis très obligé.

M. SPROULE : Vu le grand problème à résoudre, l'absence du ministre le plus concerné dans l'affaire n'est pas une marque d'égards envers la Chambre. Actuellement, il n'y a pas de ministre des Travaux publics. Il y en a un qui fait l'intérim, mais il ne semble pas avoir jugé à propos de faire acte de présence dans cette circonstance. Certes, ce n'est pas à une pareille conduite que nous avons le droit de nous attendre de la part des ministres de la couronne.

L'hon. M. EMMERSON : Que l'honorable député me permette de lui dire que j'ai été appelé au dehors à l'improviste par une nombreuse députation venue du centre de l'Ontario pour m'entretenir d'une autre partie du même projet. Je me suis absenté pendant un quart d'heure environ et je me suis empressé de revenir. Je n'avais pas l'intention de manquer d'égards envers l'honorable député et je pourrai sans doute me rendre compte de la substance de ses observations. De fait, je saisis bien le fond de sa pensée, je me propose d'y remédier d'une autre manière.

M. SPROULE : Le ministre dit qu'il a été appelé au dehors à l'improviste pendant le débat. Ne croit-il pas que la politesse exige que, lorsqu'un membre de cette Chambre traite un sujet important, le ministre en cause soit présent et prête l'oreille, au lieu de s'absenter pour recevoir des délégués auxquels il n'avait pas fixé d'heure ?

L'hon. M. EMMERSON : Que l'honorable député me permette de l'interrompre de nouveau. Cette motion a trait à l'administration du département des Travaux publics et ne concerne pas le ministère des Chemins de fer et des Canaux. Donc, il appartient au ministre des Travaux publics de la régler. Certes, je m'intéresse à la question des canaux, et si je me suis absenté quelques instants, c'était pour recevoir le maire et des membres de la chambre de commerce de Smith's Falls venus pour m'entretenir d'un projet concernant les canaux ainsi que des affaires de chemins de fer. Ils désiraient retourner dans leurs foyers et demandaient à me rencontrer cet après-midi. Je pouvais difficilement leur refuser cette faveur.

M. SPROULE : Il est manifeste qu'il n'y avait pas d'entente préalable. Il est également certain que ce rapport a trait aux chemins de fer et canaux ainsi qu'aux travaux publics, car l'amélioration du canal de la Trent dépend du premier de ces départements.

L'honorable M. EMMERSON : Cette question m'est si familière qu'il me semble que mon absence pendant quelques instants ne saurait avoir de conséquences graves.

M. SPROULE : Si le ministre n'a plus rien à apprendre, il peut être excusable. Selon moi, le député de Simcoe-est (M. Bennett) a bien mérité de la Chambre par sa diligence et sa persistance à engager nos gouvernants à appliquer les conclusions de leurs propres commissaires consignées dans un rapport auquel ceux qui l'ont étudié attachent un grand prix. Le député de Simcoe-est, qui a voulu persuader au ministère de réaliser ce projet et qui a apporté des données très utiles à l'appui du rapport de la commission, méritait plutôt la reconnaissance que les attaques auxquelles il a été en butte de la part du représentant de Peterborough-ouest (M. Hall).

M. W. W. GERMAN : Je désire traiter brièvement cette question des moyens de transport que le député de Simcoe-est (M. Bennett) a soulevée à bon droit comme l'aurait fait tout autre membre de la Chambre. Il me semble que celui qui vient de nous adresser la parole n'avait pas besoin de s'écarter de son sujet pour chercher à établir qu'on avait reproché à tort au député de Simcoe-est d'avoir présenté la présente motion. Personne n'a nourri ce dessein. Le représentant de Peterborough-ouest (M. Hall), il est vrai, a innocemment laissé entendre que l'auteur du projet de résolution, qui fait feu et flammes aujourd'hui, lorsque nos gouvernants déploient beaucoup de zèle, avait l'échine bien souple lorsque ses amis étaient au timon des affaires et se croisaient les bras. D'où vient cette sollicitude de la part de l'opposition ? Nous n'en savons rien.

Le présent ministère a certainement consacré de fortes sommes à l'amélioration des ports, des voies navigables et des avenues commerciales. Chaque année, il demande l'ouverture de gros crédits pour ces services. L'opposition lui reproche d'entasser les dépenses, sans cesser de l'importuner pour augmenter les crédits destinés à nos voies fluviales et à nos autres moyens de transport. En ceci, elle a raison et j'espère que nos gouvernants continueront leurs largesses. A n'en pas douter, les chemins de fer rendront à l'avenir d'immenses services au public, mais il est aussi incontestable que le transport par eau est plus économique que tous les moyens imaginables de transport par voie ferrée.

Le Gouvernement pourra faire de Midland et de Depot-Harbour les meilleurs ports du monde, cela n'empêchera pas les produits du Nord-Ouest de se rendre au littoral plus économiquement par eau que par terre.

Il règne beaucoup d'agitation parmi le public. Le rapport de la commission des voies fluviales conclut au creusement du canal de la baie Georgienne et à la dépense de fortes sommes d'argent pour l'ouverture d'autres canaux ou l'élargissement des canaux existants. Quant à moi, je suis d'avis, et la population canadienne pense également, qu'il serait sage et souverainement utile de rechercher un moyen pratique de tirer le meilleur parti possible de notre système de canaux avant de consacrer des centaines de millions de dollars à l'ouverture de nouveaux canaux ou à l'élargissement de ceux qui existent déjà.

Faisons un inventaire de la situation. Nous avons un système de canaux depuis le lac Erié jusqu'à Montréal, le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. Ceux-ci peuvent livrer passage à des bateaux tirant 14 pieds d'eau et, ainsi que l'a dit à juste titre l'auteur du projet de résolution, en état de transporter 75,000 boisseaux de blé, chacun. Un bateau de la contenance de 70,000 boisseaux peut faire au moins trente voyages, aller et retour, entre Port Colborne et Mont-

réal pendant la saison de la navigation qui commence le 15 avril et se ferme du premier au quinze de décembre. Un seul bateau peut donc transporter 2,100,000 boisseaux de blé entre Port-Colborne et Montréal ou Québec, au cours d'une saison. Il est notoire que le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent peuvent servir au transport de cent fois plus de marchandises qu'aujourd'hui.

M. J. D. REID : L'honorable député a-t-il jamais eu des données établissant à quel prix par boisseau les bateaux peuvent apporter le grain de Port-Colborne à Montréal tout en réalisant un bénéfice ?

M. GERMAN : Au prix de 1 cent ½ à 2 cents par boisseau. En exigeant 2 cents par boisseau, ils peuvent faire un beau profit. Le transport peut se faire à raison de 1 cent ½, et les plus gros bateaux qui franchissent nos canaux peuvent apporter de Port-Colborne à Montréal de 1,200,000 à 1,500,000 boisseaux de grain pendant la saison. On n'a pas tiré parti du centième des avantages qu'offrent nos canaux. Ils peuvent livrer passage à une flottille de 50 des plus gros bateaux en état de transporter des denrées de Port-Colborne à Montréal ou à Québec. Ces bateaux contiendraient dans leurs flancs 1,000,000 de boisseaux de blé. Quelle est donc la nécessité de creuser d'autres canaux ? Convenablement utilisé et bien entretenu notre présent système de moyens de transport suffira d'ici à cinquante ans à rendre au bord de la mer jusqu'au dernier boisseau de froment qui sera récolté au Nord-Ouest.

Je n'ai pas de reproches à adresser à nos compagnies de chemins de fer. Elles transporteront tout le grain qu'elles pourront aussi économiquement que le permettra la nécessité de solder leur bilan par un excédent de recettes. Ce que le ministère doit faire c'est de construire des élévateurs. Sans eux, notre système de canaux n'aurait guère d'utilité. L'Etat a entrepris d'ériger un élévateur à Port-Colborne. Franchement, je ne saurais le féliciter de la manière dont il a conduit les travaux de construction. Si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré devant la Chambre, il y a quelques semaines que l'élevateur de Port-Colborne serait achevé assez tôt pour recevoir la récolte de 1907.

S'il a tenu ce langage, on me permettra d'affirmer le contraire. Je ne crois pas et, parmi ceux qui sont au courant de la situation, personne ne croit que l'élévateur puisse être terminé assez tôt pour recevoir la récolte de 1907. Tous considèrent que c'est une impossibilité. L'élévateur sera construit sur des jetées dans le port. Or, d'ici à l'ouverture de la navigation, on ne pourra pas transporter les matériaux, sauf quelques petits articles qui seront charriés sur la glace. On ne pourra pas apporter les matériaux avant le printemps, parce qu'il est impossible d'avoir accès à cet endroit en voiture ou en chemin de fer. La navigation du canal Welland s'ouvre le 15 avril. Qui donc osera dire que M. Peter Lyall, de Montréal, l'entrepreneur, un bien digne homme, paraît-il, sera en état de rendre les matériaux sur les lieux, d'ériger un élévateur de 800,000 boisseaux, de mettre les machines en place avant la récolte de 1907 ? Pour être de quelque utilité, l'élévateur devrait être prêt au mois d'octobre. Ceci est complètement impossible. Si je tiens ce langage, c'est afin de faire comprendre au ministre et au cabinet la nécessité d'agir avec la plus grande diligence. En effet, des élévateurs à Port-Colborne sont absolument nécessaires si l'on désire tirer quelque parti du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent. Il ne suffit pas d'avoir un seul élévateur d'une contenance de 800,000 boisseaux ; il en faut assez pour entreposer quatre, cinq ou six millions de boisseaux. Plus il y aura d'espace, le mieux ce sera. Pourquoi Buffalo est-il un centre de transbordement, si ce n'est à cause de la capacité de ses élévateurs ? Ceux-ci peuvent recevoir vingt ou trente millions de boisseaux de grain.

M. CAMPBELL : 40,000,000.

M. GERMAN : Peut-être 40,000,000 de boisseaux de grain. Voilà pourquoi Buffalo est un port de transbordement.

Les bateaux des Grands lacs transportant 200,000 à 300,000 boisseaux de grain peuvent se rendre à Buffalo avec la certitude d'y laisser leur chargement en arrivant. Si l'un de ces bateaux se rendait à Port-Colborne sans pouvoir y décharger sa cargaison, il ne pourrait pas attendre—trop de capitaux sont en jeu. Il irait porter son grain à Buffalo et ne reviendrait jamais à Port-Colborne. Il faudrait pouvoir entreposer au moins cinq à six millions de boisseaux de grain à Port-Colborne, et même dix millions. A l'automne, on pourrait remplir les élévateurs de grains. A leur dernier voyage, les bateaux apportent de cinq à six millions de boisseaux de blé et il faut un endroit pour recevoir ce grain. Les bateaux eux-mêmes servent d'entrepôts : ils gardent ce blé à leur bord pendant l'hiver. Cependant, pour que notre système de canaux ait quelque utilité, il faut des entrepôts plus vastes.

Une flottille de bateaux pourrait faire la navette entre Montréal et Port-Colborne toute l'année durant, s'il y avait à ce dernier endroit des entrepôts qui leur permettraient de commencer leurs voyages au printemps. La récolte de notre immense Nord-Ouest ne peut pas se transporter l'automne. Que se passe-t-il à l'heure qu'il est ? Le Pacifique-Canadien, malgré les efforts qu'il tente et l'énergie qu'il déploie, ne peut pas transporter du Nord-Ouest à Fort-William la dernière récolte. Il y a quelques jours à peine, je causais avec un citoyen de Winnipeg à bord d'un train de chemin de fer. Il m'a appris que tout était paralysé là-bas. Le grain demeure dans les greniers ; les cultivateurs ne peuvent pas s'en défaire ; ils sont incapables de payer leurs dettes. Il

s'ensuit que les détailleurs ne peuvent pas faire face à leurs échéances et que l'équilibre commercial est rompu.

Le Pacifique-Canadien ne peut pas transporter la récolte à l'automne pour la confier aux bateaux. Il doit poursuivre sa tâche en hiver. Il apporte alors la récolte à Fort-William et la remet aux élevateurs qui devraient être plus nombreux. Aux premiers jours du printemps, des bateaux commencent à transporter les grains à Port-Colborne, Midland ou Depot-Harbour. Ils ont là des entrepôts ; ils peuvent décharger leurs cargaisons et aller prendre un nouveau chargement.

Avec des élevateurs à Port-Colborne et à Montréal, nos canaux pourraient livrer passage à une flotille de bateaux faisant la navette entre ces deux endroits et transporter jusqu'au dernier boisseau tout le grain que le Nord-Ouest peut produire. Plutôt que de consacrer des millions au creusement du canal de la baie Georgienne ou à l'élargissement des canaux existants, que le Gouvernement construise des élevateurs à Port-Colborne et à Montréal, à Québec si vous l'aimez mieux, à Midland et à Depot-Harbour, au gré de vos désirs.

M. BENNETT : Il s'en construira et il s'en construit à Midland avec des fonds fournis par des particuliers.

M. GERMAN : Je toucherai à ce sujet sous peu. Je m'attendais à cela à cet endroit. Que le Gouvernement construise des élévateurs dans ces ports et le problème des voies de communication sera résolu. Des particuliers érigeront des élévateurs à Port-Colborne. L'honorable député, en soumettant ce projet de résolution, a laissé entendre qu'on ne trouverait pas de bailleurs de fonds pour y construire des élévateurs. Il se trompe grandement. Des particuliers ont voulu tenter l'entreprise. Une loi fédérale a constitué en corporation une compagnie qui désirait ériger des élévateurs à Port-Colborne. Le syndicat Wolvin caressait ce projet, mais le Gouvernement a décidé d'entreprendre cette tâche lui-même. Il a peut-être eu raison, mais je ne le crois pas. Il me semble qu'il eut été sage de laisser la construction de ces élévateurs à l'entreprise individuelle, mais nos gouvernants ont pensé autrement. Ils ont entrepris d'ériger ces élévateurs et, maintenant qu'ils se sont mis à l'œuvre, ils ne doivent pas reculer devant la tâche qu'ils ont assumée. Ils doivent la mener à bonne fin, car la construction de ces élévateurs est indispensable au succès du chemin de fer. Cela fait, le problème des moyens de transport sera résolu au Canada. Actuellement, nos chemins de fer et les voies ferrées qui doivent être construites, aussi bien que notre système de canaux, nous offrent des moyens de communication suffisants sans que le Gouvernement dépense un autre dollar, sauf pour les améliorations qui s'imposent constamment. Tirons le meilleur parti des ressources que nous possédons et, lorsque nos moyens de transport deviendront insuffisants, il sera temps de parler de la construction d'autres canaux et de l'agrandissement des canaux existants.

M. O. TURGEON : Monsieur l'Orateur, en sollicitant en ce moment l'indulgence de la Chambre, je n'ai pas l'intention d'imiter des députés qui m'ont précédé et qui ont discuté des questions d'un intérêt régional qui leur sont plus familières qu'à moi. Je ne me propose pas, non plus de justifier la politique ministérielle relativement au problème des moyens de transport.

Je n'ai pas besoin de défendre cette politique, car elle a reçu du public le tribut d'éloges le plus flatteur, il y a deux ans, lorsque le Gouvernement a obtenu des électeurs le renouvellement de son mandat après leur avoir soumis son gigantesque projet d'un chemin de fer transcontinental.

Je désire profiter de ce débat pour soumettre à la députation et au public certaines considérations dont le but principal est de leur signaler les besoins de l'Est et, surtout, ceux des Provinces maritimes. Dans le pays d'une immense étendue que nous habitons, l'intelligence doit s'allier au patriotisme pour ouvrir des débouchés à l'industrie et pour tracer, agrandir et améliorer les artères commerciales. Nous avons sous la main tous les éléments d'une nation riche, puissante et industrieuse. Sur un territoire de 4,000 milles qui s'étend d'un océan à l'autre et de la frontière à la limite méridionale du district de Kéwatin et à la baie d'Hudson, on peut trouver n'importe où assez de ressources naturelles pour faire vivre dans l'aisance et le contentement une population dense. Bien que ces richesses soient variées et nécessitent des modes d'exploitation différents pour assurer le bonheur des nôtres, la Providence les a réparties avec tant de sagesse qu'elles se rencontrent sous une forme ou une autre des bords de l'Atlantique au rivage du Pacifique.

Je puis dire que l'immense superficie de notre pays a été, dans une certaine mesure, un obstacle à notre prospérité. La difficulté des communications nous a empêché de nous connaître intimement les uns les autres et de découvrir des choses dont nous avions besoin et qui se trouvaient à notre portée. Les habitants de l'Est ignoraient pour ainsi dire les immenses ressources de l'Ouest et montraient parfois peu d'empressement à en tirer parti. Je ne crains pas de dire qu'aujourd'hui une grande partie de la population de l'Ouest n'est pas assez familière avec les grands avantages qu'offre l'Est et que plusieurs semblent ignorer ou oublier les ressources qui se trouvent dans les Provinces maritimes. Il faut améliorer nos rapports, car le sentiment national naîtra de nos relations commerciales plus suivies et de l'échange des biens qui sont à la portée de chacun. Un grand pas a été fait, sans doute, mais il y a encore beaucoup de choses à accomplir pour rendre le plus économiquement

possible les produits de l'Ouest sur les marchés les plus avantageux de l'univers, et pour rapprocher les producteurs de blé et les commerçants de grains des comptoirs des spéculateurs et des acheteurs étrangers en leur ouvrant la route la plus courte que le Canada puisse offrir.

Cette question du transport, ainsi qu'on l'a répété à maintes reprises, sera l'arbitre des destinées du Canada. D'elle dépendra surtout le sort réservé aux Provinces maritimes.

Notre progrès et notre prospérité suivront notre développement commercial, et notre développement commercial ne saurait devenir un avantage national qu'en suivant les artères de notre pays depuis les régions agricoles de l'Ouest jusqu'à la côte du Pacifique, et de là jusqu'aux marchés de l'Orient qui recherche déjà nos farineux ; ou depuis les régions agricoles de l'Ouest, par les voies canadiennes, jusqu'aux côtes de l'Atlantique, et de là jusqu'aux merchés de la Grande-Bretagne et de l'Europe.

Nous devons remercier la Providence d'avoir sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique les plus beaux ports de mer du monde. Nous tenons notre sort entre nos mains et si nous faisons preuve d'entreprise et d'énergie; les producteurs de grain des prairies de l'ouest n'auront rien à craindre de la concurrence qui pourrait leur être faite dans d'autres parties du monde. Notre pays est vaste et tous les véritables patriotes doivent désirer voir poindre le jour où notre population sera unie dans un sentiment d'amitié et de fraternité, alors que la population de l'ouest saura apprécier les richesses et les ressources de l'est et que celle de l'est connaîtra la fertilité de l'ouest. Tout véritable Canadien a le devoir dans sa sphère de travailler au développement et au progrès de notre pays, et si nous remplissons bien ce devoir, nous pouvons être certains que le Canada se développera aussi rapidement que les Etats-Unis se sont développés. L'honorable premier ministre a dit avec beaucoup de vérité que le 20ème siècle sera le siècle du Canada, mais cette parole ne sera réalisée que si un sentiment de fraternité règne dans notre population et si nous savons montrer le patriotisme qui a animé les citoyens des Etats-Unis, qui sont pour les Etats-Unis toujours, dans l'ouest, comme dans l'est.

Les habitants des Provinces maritimes et de l'est ont une double mission à remplir. Le Canada à dû acheter les plaines de l'ouest, il lui a fallu développer ce territoire, y construire des chemins de fer, ce qui a coûté de l'argent. Telle a été notre mission dans le passé, mais aujourd'hui, nous devons nous protéger contre la concurrence qui peut nous venir du sud de la frontière et profiter des bénéfices que nous sommes en droit d'attendre des sacrifices que nous avons faits pour l'ouest. A ce sujet, je verrais avec satisfaction la construction d'un chemin de fer partant du Manitoba ou de la Saskatchewan jusqu'à la baie d'Hudson. Le commerce n'est pas sentimental ; il suit la voie la plus facile, et bien que nous faisions souvent appel au patriotisme en cette Chambre, je crois que la meilleure manière dont nous pourrions servir notre pays dans le moment serait d'ouvrir les avenues de notre commerce. Je crois que les générations futures nous seront plus reconnaissantes si nous agissons de cette manière. Le meilleur patriotisme que nous pouvons montrer est de saisir les avantages qui sont à notre disposition et de ne négliger aucun effort pour développer les ressources de notre pays. La Providence nous a donné sur les côtes de l'Atlantique de grands ports de mer pour l'écoulement du commerce de l'ouest. Ces ports n'ont pas été placés là seulement pour l'avantage du territoire qui les environne. De tout temps ils ont été destinés à servir de débouché au commerce de l'ouest et à exporter sur les marchés d'Europe les produits de nos prairies fertiles. Mon honorable ami, le directeur général des Postes (M. R. Lemieux) peut aussi se vanter que le magnifique comté de Gaspé possède des ports excellents, mais je lui rappellerai que M. Hays, lorsqu'il a comparu devant le comité des chemins de fer et canaux, lorsqu'il a parlé de la construction du nouveau transcontinental, a déclaré qu'il faudrait une douzaine de ports sur les côtes de l'Atlantique pour suffire au commerce que ce chemin de fer amènerait. S'il y a des ports de mer dans le comté de Gaspé, je puis dire à M. Hays et à tous ceux qui voudront le savoir que les Provinces maritimes ont une douzaine de ports et même une douzaine et demie. Je me permettrai aussi de rappeler à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux)M. Emmerson(que tout le long de la ligne de l'Intercolonial, qu'il gère avec tant d'habileté, il y a grand nombre de ports excellents et commodes pouvant desservir le trafic de l'ouest qui doit nécessairement venir.

Un grand nombre de ces ports sur la côte de l'Atlantique n'ont pas été mis là seulement pour desservir le commerce des Provinces maritimes, mais pour aider au développement de l'ouest. Contrairement à ce qu'on prétend souvent, que le tracé de l'Intercolonial a été mal fait, je puis dire et j'espère convaincre cette Chambre que les pères de la confédération en choisissant le tracé du nord, avaient en vue l'ouverture des ports qui jusque-là n'avaient pas été utilisés. Ces ports offrent des avantages particuliers tout comme les ports d'Halifax, St-Jean et Sidney, et le jour viendra où le ministre des Chemins de fer et des Canaux retirera du chemin de fer Intercolonial des revenus qui démontreront que le tracé sur la rive nord du Nouveau-Brunswick et de la vallée de la Métapédia a été bien choisi, et que les Cartwright, les Peter Mitchell et les Tupper qui favorisaient ce tracé ont été clairvoyants.

On a fait des critiques, l'Intercolonial n'a

pas donné de profits à venir jusqu'à un ou deux ans. A l'époque de la confédération on prévoyait, que quel que soit le tracé que l'on choisirait, soit celui de la baie des Chaleurs, soit celui de l'intérieur, le chemin de fer ne donnerait pas dans les commencements de revenus suffisants pour combler ses dépenses, et que ce ne serait que dans un avenir éloigné que l'on apprécierait la valeur de ce tracé. Mais l'Intercolonial est un facteur important et a un rôle à jouer dans le développement du commerce et plus particulièrement dans l'avenir prochain de ces pays de l'ouest dont on nous a tant entretenu aujourd'hui.

A part les deux grands ports de Saint-Jean et de Halifax dont on nous parle tous les jours, nous avons d'autres ports qui, je pourrais dire, n'ont pas de rivaux dans le monde. La ville de Saint-Jean a certainement raison d'être fière de son port. Les exportations de ce port ont montré, pendant l'année dernière, une augmentation considérable que tous les membres de cette Chambre et le pays en général devront apprécier. Le " Sun " de Saint-Jean du 15 juillet 1906, publiait à cette date un état du chemin de fer canadien du Pacifique montrant que les exportations de grain du port de Saint-Jean pendant l'année avaient excédé de 4,500,000 boisseaux celles des années précédentes ; les chiffres étaient de 5,749,865 boisseaux contre 1,213,170 boisseaux, augmentation qui, je crois, s'est continuée depuis dans la même proportion. A part cela, je sais que le chemin de fer canadien du Pacifique et celui de l'Intercolonial expédient du grain par l'élévateur de Saint-Jean. Nous avons démontré par là que les ports de Saint-Jean et de Halifax et autres ports maritimes pouvaient expédier de grandes quantités de grain de l'ouest. Bien que l'on ne parle que des ports de Saint-Jean et de Halifax, je prétends que nous avons dans les Provinces maritimes beaucoup d'autres ports d'égale valeur. Je suis certain que mon honorable ami de Guysboro sera content si je mentionne le nom du grand port de Country Harbour. Je puis mentionner aussi le port de Gaspé dans le Nouveau-Brunswick et celui de Charlottetown, dans l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. EMMERSON : Et Herring-Cove.

M. TURGEON : Oui, et Herring-Cove, dans le Nouveau-Brunswick. Je pourrais aussi mentionner le port de Petit-Rocher où le Gouvernement a fait des travaux qu'il ne pensait pas peut-être devoir produire d'aussi grands avantages pour le pays. Je pourrais dire que le Gouvernement a réellement créé ce port, et lorsqu'il y a quelques années, j'ai demandé la construction d'une jetée à Petit-Rocher, on voulait savoir quel était mon but. J'ai répondu que je voulais développer le commerce des environs et faciliter la navigation de la baie des Chaleurs : et que de plus je voulais établir des relations fraternelles entre la population de la province de Québec sur la rive opposée et celle du Nouveau-Brunswick. Je puis ajouter, ce que savent déjà l'Orateur-suppléant de la Chambre, l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), et le directeur général des Postes (M. R. Lemieux), qu'une compagnie a été formée pour l'établissement d'un service de bateaux traversiers entre la rive québecquoise de la baie des Chaleurs et le port de Petit-Rocher. Je pourrais dire aussi que tout en travaillant pour la création de ce port dans l'intérêt de la localité, j'avais aussi espérance que plus tard on en ferait un port d'expédition du chemin de fer Intercolonial, parce que ce port n'est pas ouvert seulement pendant l'été, mais jusqu'au premier janvier de chaque année. Je crois donc que le temps n'est pas éloigné où l'on transportera par voie de l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à Petit-Rocher le grain avec plus d'avantages qu'au port de Saint-Jean, car l'on raccourcira alors la voie de transport de 215 milles.

Je suis certain que l'honorable ministre des Chemins de fer, à l'intelligence si pratique, saisira la justesse de mes remarques. Je crois pouvoir lire à mes collègues de la rive nord du Nouveau-Brunswick, que le ministre des Chemins de fer et des Canaux verra avant longtemps la nécessité et l'avantage de construire moins d'un demi mille de chemin de fer pour relier la ligne principale avec le quai de Petit-Rocher afin de permettre l'expédition du grain de l'Ouest. Il y a d'autres ports dans la baie de Chaleurs que le chemin de fer Intercolonial pourrait utiliser pendant l'été et tard dans l'automne pour l'expédition du grain. Je suis certain que mon honorable ami de Restigouche (M. Jas. Reid) n'aurait aucune objection à voir le trafic passer par le port Dalhousie. Je suis certain que mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie) n'aurait pas non plus d'objection à la construction d'un élévateur à Newcastle et pour l'exportation du grain en Angleterre par une voie plus courte que celle de Saint-Jean et Halifax. J'ai la certitude que les faits que j'ai soumis à l'attention de la Chambre seront pris par elle en sérieuse considération.

Une des principales raisons pour lesquelles j'ai cru devoir prendre la parole aujourd'hui était d'appeler l'attention de la Chambre sur la nécessité de l'établissement d'un service rapide de la poste et des voyageurs entre le Canada et l'Angleterre. C'est là une question qui a occupé l'attention publique de tout temps, peut-être tout autant à l'époque de la construction du chemin de fer de l'Intercolonial qu'aujourd'hui. Si nous relisons les rapports de l'ingénieur en chef du chemin de fer de l'Intercolonial de ces jours-là, un des plus grands ingénieurs que le monde ait jamais produits, et qui, aujourd'hui, malgré son âge avancé, possède encore toutes les facultés mentales de sa jeunesse,

si nous relisons, dis-je, le rapport de sir Sandford Fleming, nous y trouverons qu'il a prédit que le chemin de fer de l'Intercolonial était destiné à devenir la voie la plus commode de communications, non seulement entre Liverpool et le Canada, mais entre l'Europe et l'Amérique, et je crois que le public s'occupe autant de cette question que jamais. Chacun a un projet qu'il favorise particulièrement, mais à mon avis, bien que je ne veuille pas jeter de blâme sur aucune personne et sur aucun gouvernement, il y a un projet que l'on a trop négligé, c'est celui d'un service rapide de la poste et des voyageurs entre l'Amérique et l'Europe. Une autre question dont on ne s'est pas aussi suffisamment occupé est l'entrée de Terre-Neuve dans la confédération. Il est possible que la population des Provinces maritimes soit trop craintive dans l'avenir de cette partie du pays, mais pour ma part, j'ai pleine confiance dans leur développement futur de même que dans celui de nos grandes colonies de l'ouest, et je crois qu'avant longtemps notre population admettra ce fait. Les Provinces maritimes ont à leur disposition autant de ressources que les provinces de l'ouest, mais elles ne les ont pas suffisament développées. Nous avons les ressources de la mer en plus de celles de la terre. Nous avons les richesses de nos forêts, de notre sol et de ses entrailles, et à mon avis, ces provinces ne font que commencer à se développer, et d'ici à quelques années leurs ressources seront tellement connues que nos enfants n'auront pas à aller dans l'ouest, comme cela a été malheureusement le cas depuis la confédération, mais les jeunes gens de l'ouest seront heureux de venir dans l'est pour faire fortune. Tout de même nous avons été trop indolents en ce qui concerne les ressources que nous aurions pu développer pour l'avantage des Provinces maritimes et du bien général du pays. Je me suis toujours demandé et c'est un mystère pour moi, pourquoi la grande colonie de Terre-Neuve ne fait pas encore partie de notre confédération. Il n'est peut-être pas sage dans le moment de soulever cette question, mais si l'occasion s'en présentait, je crois que nous devrions éviter de commettre la grave erreur dont nous nous sommes rendus coupables autrefois lorsque Terre-Neuve a demandé à entrer dans la confédération. Je regrette que lorsqu'en 1895 l'île de Terre-Neuve était disposée à entrer dans la confédération, et lorsque toutes les autres conditions étaient réglées, nous ayons, pour l'amour d'un demi million de dollars, empêché l'entrée de cette colonie dans la confédération canadienne.

Qu'est-ce qu'une somme d'un demi million pour le Canada aujourd'hui et de quel avantage le Canada ne serait-il pas pour Terre-Neuve et Terre-Neuve pour le Canada ? Les Provinces maritimes, ainsi que je l'ai dit, ont un grand avenir devant elles. On ne connait pas encore leur grandeur réelle, mais j'espère qu'avant longtemps on se rendra compte des grandes facilités qu'elles possèdent pour les communications entre les continents de même que leurs vastes ressources, qui seraient grandement augmentées par l'addition d'un territoire aussi considérable que Terre-Neuve. Si cette île demandait aujourd'hui d'entrer dans la confédération et de nous donner ses terres et ses mines, nous aurions profit, non seulement à payer $150,000 par année que Terre-Neuve était disposée à accepter à l'époque de la confédération des premières provinces, mais à payer le double, le triple, le quadruple de cette somme. Même si Terre-Neuve, en entrant dans la confédération, voulait conserver la propriété de ses terres et de ses mines ainsi que l'ont fait les vieilles provinces, nous devrions être prêts à lui offrir le traitement le plus généreux en considération de ses pêcheries et de ses avantages maritimes et stratégiques si elle faisait partie du Canada au lieu de rester colonie séparée.

J'admets cependant que le temps n'est pas arrivé de parler de l'entrée de Terre-Neuve dans la confédération, et ce n'est pas le but de mon discours aujourd'hui, mais je crois que nous devrions nous occuper davantage d'établir des relations commerciales avec Terre-Neuve, et le meilleur moyen d'amener un petit pays à s'unir à un plus grand est l'établissement de relations commerciales entre les deux.

Un Canadien est un jour allé dans les Etats-Unis et s'est créé une position importante dans le commerce de ce grand pays. A l'apogée de sa carrière, une agitation a été faite pour l'annexion du Canada aux Etats-Unis et quel a été le conseil de ce Canadien. Erastus Wiman a dit aux Américains que s'ils voulaient annexer le Canada, la première chose qu'ils avaient à faire était d'améliorer les relations commerciales entre les deux pays. Nous devons donc nous occuper d'établir des relations commerciales plus intimes entre le Canada et Terre-Neuve, et par ce moyen, les deux pays en bénéficieront.

La question d'un service rapide transatlantique occupe l'attention de nos principales compagnies de transport. Il y en a qui demandent l'amélioration du service entre Halifax et Liverpool et autres ports d'Angleterre. D'autres font valoir les avantages du port de Saint-Jean comme port national pour un service rapide entre notre pays et la Grande-Bretagne. Bien que tous ces projets offrent des avantages, et bien que je crois que ceux qui les favorisent sont imbus de vues patriotiques et désirent l'avantage commercial du Canada, je prétends que si nous voulons frapper l'attention du monde, nous devons établir le service transatlantique le plus avantageux possible. Nous ne devons pas seulement viser à diminuer le temps de la traversée de l'océan de quelques heures ou de donner plus de confort aux

voyageurs, je prétends que si nous voulons utiliser sagement les avantages qui nous sont donnés par la Providence, nous devons tenir compte de la proximité des Provinces maritimes et de Terre-Neuve. C'est la seule question qui mérite d'être étudiée. Même si nous réussissons à réduire de quelques heures la traversée de l'océan, soit en faisant les départs d'Halifax ou d'autres ports, nous ne faisons qu'encourager davantage les compagnies de navigation américaine à améliorer la construction de leurs paquebots pour diminuer la durée de la traversée transatlantique. Elles pourront aussi améliorer leurs vaisseaux de façon à donner plus de comfort aux voyageurs. Mais si vous établissez un service entre le Canada et Terre-Neuve, vous ne diminuez pas la durée de la traversée de quelques heures seulement, ce que vos concurrents peuvent faire comme vous, mais de trente-six heures, et de cette manière, vous les laissez tellement loin en arrière, que non seulement la population du Canada, mais celle des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de tout le continent européen en sera frappée. Tout le monde saura que nous aurons gagné du temps, et le temps est de l'argent pour notre population de l'Ouest ainsi que pour celle des Etats-Unis.

(A six heures la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 17 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LE CODE PENAL.

M. HONORE GERVAIS demande à déposer un projet de loi tendant à modifier le code pénal.

M. BERGERON : Veuillez nous donner des explications.

L'hon. M. FOSTER : Il n'a pas été donné avis du dépôt de ce projet de loi.

M. GERVAIS : Si la Chambre me le permet, je suis prêt à fournir les explications demandées.

M. l'ORATEUR : On objecte qu'il n'a pas été donné d'avis ; la proposition sera considérée comme avis de motion.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA COUR SUPREME.

M. H. GERVAIS demande à déposer un projet de loi tendant à modifier la loi sur la cour suprême.

Plusieurs DEPUTES : Expliquez-vous.

M. GERVAIS : Le bill a pour fin de modifier la loi relative aux appels portés des tribunaux de la province de Québec devant la cour suprême. Il y a une anomalie actuellement dans les dispositions contenues aux statuts revisés du Canada relativement aux appels portés de la province de Québec devant la cour suprême, et le bill a pour fin de faire disparaître cette anomalie. L'article 37 du chapitre 139 des Statuts refondus du Canada définit le droit d'appel des causes portées devant la cour du banc du Roi dans la province de Québec, qui est le tribunal le plus élevé de cette province. Cet article est ainsi conçu :

> Dans la province de Québec, si la matière en litige implique quelque question de cette nature ou a rapport à quelque honoraire d'office, droit, route, loyer, revenu ou somme d'argent payable à Sa Majesté, ou à quelque titre à des terres ou ténements, des rentes ou loyers annuels, matière, ou chose de même nature, dans lesquelles des droits éventuels peuvent être liés, ou s'élève à la somme ou valeur de deux mille piastres, ou la dépasse.

Tant que le droit d'appel se rattache à la nature même du litige, il ne saurait y avoir de difficulté, qu'il s'agisse d'en appeler d'un jugement de la cour supérieure siégeant en revision ou d'un jugement rendu par la cour du banc du Roi de la province de Québec, tribunal plus élevé que le précédent. D'autre part, il se présente une difficulté dans les cas où le droit d'appel est rendu dépendant de la somme qui est en jeu, et cela que le jugement dont on appelle ait été rendu par la cour du banc du Roi, ou par la cour supérieure siégeant en revision. En 1891, l'acte de la cour suprême fut modifié par le Parlement, modification reproduite dans l'article 10 de l'acte de la cour suprême, que je vais lire, avec la permission de la Chambre :

> Dans la province de Québec, il pourra être interjeté appel à la cour suprême de tout jugement de la cour supérieure en revision confirmant le jugement de la cour de première instance, dans les cas où la loi ne permet pas d'en appeler à la cour du banc du Roi, mais permet d'en appeler à Sa Majesté en conseil.

Cet article paraît très simple à première vue ; mais, si l'on étudie quelque peu la question, on constate qu'une des conditions de l'appel au conseil privé d'Angleterre, c'est que, dans les cas où l'on doit tenir compte de la somme en jeu, cette somme doit être d'au moins £500 sterling. Aux termes d'une ancienne ordonnance du gouverneur Murray du 17 septembre 1763, établissant des tribunaux civils, en remplacement des conseils militaires, il était nécessaire pour pouvoir en appeler au conseil privé d'un jugement de la cour d'appel de la province de Québec, que la somme en jeu fût d'au moins £500 sterling, soit, d'après la loi adoptée en 1849 (12e an. Vict. ch. 38, art. 91), $2,433.33. Qu'en faut-il conclure ? Si j'en appelle devant la cour suprême d'un jugement de la cour supérieure siégeant en

revision dans la province de Québec, la somme en jeu devra être de $2,433.33 ; tandis que si j,en appelle à la cour suprême d'un jugement de la cour du banc du Roi il suffit que la somme en jeu soit de $2,000. Comme tout avocat le sait, plus le tribunal du jugement duquel on appelle est élevé et plus le montant en jeu doit être considérable ; c'est la règle acceptée de tous les légistes ; mais, dans le cas actuel, nous constatons qu'on exige que la cause soit pour une somme plus élevée lorsque l'appel est d'un jugement rendu par le tribunal le moins important. Le bill a pour but de faire disparaître cette anomalie.

Je dépose ce projet de loi à la demande spéciale de nombre d'avocats de Montréal. En effet, depuis 1891, il a été renvoyé nombre d'appels de jugements de la cour supérieure de la province de Québec siégeant en revision portés devant la cour suprême du Canada ; et ces appels ont été renvoyés parce que la cour suprême n'avait pas la juridiction voulue, la somme en litige n'étant pas assez élevée, bien qu'elle dépassât $2,000. On dira peut-être que les avocats doivent être renseignés à cet égard ; mais je répondrai que ce n'est pas le désir du législateur de maintenir des anomalies de cette nature, qui peuvent induire les avocats à erreur au grand préjudice des plaideurs. Il sera, je pense, conforme aux principes généraux de la procédure d'adopter ce bill et blir un chiffre uniforme pour les appels, c'est-à-dire d'établir une limite de $2,000, qu'il s'agisse d'un jugement de la cour de revision ou d'un jugement de la cour du banc du Roi de la province de Québec.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

RELEVE DE LA FRONTIERE ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS.

M. ARMSTRONG demande :

1. Le bureau géologique a-t-il fait des explorations le long de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, durant les deux dernières années ? Dans l'affirmative, quelle est la nature et l'étendue de ces études ? Combien d'hommes ont été employés, quels sont leurs noms et appointements ?

2. Quelles sommes ont été votées pour ces travaux ; combien a-t-il été dépensé ?

3. Combien d'hommes du bureau géologique ont été employés, durant les dix-huit derniers mois, sur ou près de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique ? Quels sont leurs noms et les appointements de chacun d'eux ?

L'hon. M. TEMPLEMAN :

1. Oui, il a été fait un relevé géologique de la rivière et des chutes Niagara, accompagné de recherches relatives au volume d'eau formant la chute, ainsi qu'aux changements et variations de ce volume d'eau. Il n'y a pas été fait spécialement de relevé géologique le long de la frontière internationale durant cette période, si ce n'est que dans certains cas les relevés géologiques ont incidemment atteint la frontière internationale ; c'est ce qui est arrivé pour M. Camsell dans la vallée de la Similkameen (Colombie-Anglaise) et pour M. LeRoy, le long de la côte du Pacifique sous la direction de M. M. J. W. Spencer ; salaires $3,-083.33. Voici la liste des hommes employés par le docteur Spencer :

Robert Harvie, adjoint	$ 90 00
Claude E. Eldridge, adjoint	223 75
James Humphries, batelier	15 00
Alex. Ledger, batelier	30 00
J. Scott, portefaix	38 00
Henry Butler, portefaix	15 00
Jas. McCabe, portefaux	10 00
C. C. Butler, forage	125 00
Jacob Snider, forage	55 00
E. L. Swenzie, dessinateur	5 00
J. D. Cleary, dessinateur	31 00
E. D. Liscom, clavigraphiste	242 00
Journaliers occupés aux sondages	31 25
Chas. Camsell, directeur	1,350 00
J. A. Allan, adjoint	180 00
E. F. Robinson, paqueteur	226 00
J. F. Campbell, paqueteur	351 00
O. E. LeRoy, directeur	1,500 00
H. F. LeRoy, adjoint	92 00
M. Hickleton, mécanicien	96 00
R. Mathinson, matelot	42 00

A cet égard je dirai que le quatorze du courant M. Low recevait du docteur Spencer un rapport encore incomplet, mais dont la dernière partie doit lui être transmise dans quelques jours, pour être aussitôt remise à l'imprimeur du Gouvernement.

2. Il n'y a pas de crédit spécial pour cette fin.

Dépenses totales :

J. W. Spencer, appointements et dépenses	$6,170 60
Chas Camsell, appointements et dépenses	2,384 08
O. E. LeRoy, appointements et dépenses	2,102 72
Total	$10,657 40

3. Six.

Noms.	Appointements.
W. W. Leach, Colombie-Anglaise	$1,800
John Macoun, Saskatchewan et Alberta	550
Robt. Chalmers, Saskatchewan et Alberta	2,000
W. H. Collins, Ontario	1,200
J. W. Wilson, Québec	1,500
R. A. A. Johnson, Nouveau-Brunswick	1,700

EXONERATION D'IMPOT DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. W. J. ROCHE (par M. Blain) demande :

1. Le chemin ou autres propriétés du Grand-Tronc-Pacifique sont-ils exempts de taxes dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ?

2. Sinon, le Gouvernement sait-il que la compagnie a réclamé l'exemption et refusé de payer de taxes aux municipalités dont les territoires sont traversés par son chemin de fer ?

L'hon. M. EMMERSON : Le Gouvernement n'a jamais pensé que les biens du chemin de fer le Grand-Tronc fussent exemptés de l'impôt dans aucune des provinces ci-dessus nommées, et il n'est pas à sa connaissance qu'on ait demandé cette exemption de la part de la compagnie ou en son nom.

LES DROITS SUR LE TABAC.

M. HENDERSON demande :

1. Quel a été le montant total des droits perçus sur le tabac, pour l'exercice clos le 30 juin 1906, par le département du Revenu de l'intérieur?

2. Dans quelle mesure la taxe additionnelle de 1897 a-t-elle grossi ces recettes ?

L'hon. M. TEMPLEMAN :

1. Total des droits perçus, $5,970,573.

2. Recettes additionnelles par suite de la loi de 1897 : $1,832,235.85.

FROMAGE—ARBITRES OFFICIELS.

M. BEAUPARLANT demande :

Le département de l'Agriculture se propose-t-il de rétablir pour l'ouverture de la prochaine saison la charge d'arbitre officiel, à Montréal, entre les vendeurs et les acheteurs de fromage, comme certains cultivateurs le demandent ?

L'hon. M. FISHER : Il faut obtenir d'autres renseignements avant de pouvoir en arriver à une décision.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-CHARLES.

M. BEAUPARLANT demande :

1. Le département des Postes sait-il que lors de la conflagration qui sévit à Saint-Charles, rivière Richelieu, le 9 octobre dernier, la directrice du bureau de poste de cette localité a sauvé les lettres et dépêches représentant une valeur considérable, et a, pour assurer ce résultat, négligé de sauver son propre mobilier et autres biens personnels ?

2. Dans la négative, le département va-t-il se renseigner ?

3. Dans l'affirmative, se propose-t-il de l'indemniser ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Le département n'ignore pas que le bureau de poste de Saint-Charles a été détruit par un incendie en octobre dernier, et que la directrice de la poste a réussi à sauver les articles en la possession de l'administration postale qui étaient dans la circonstance menacés de destruction ; il sait également que la directrice de la poste prétend que, par suite de l'incendie, elle a personnellement subi une perte d'à peu près $6,000, tandis que l'assurance n'était que de $3,000.

2. Voir la réponse précédente.

3. Le département n'a pas de fonds au moyen desquels il pourrait indemniser la directrice de la poste d'une perte de cette nature.

PRIME A LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. COCKSHUTT demande :

1. Sur quelle quantité de ficelle à lier le "drawback" de ½ de cent par livre a-t-il été retiré depuis l'inauguration du système jusqu'en 1906 ?

2. Combien de manufactures ont obtenu ce "drawback"?

3. Quel montant a été retiré de ce chef par chaque manufacture, chaque année ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'est pas accordé de remise de droit sur la ficelle d'engerbage fabriquée dans notre pays ; mais il est accordé une prime égale aux droits d'exportation frappant la manille à provenance des îles Philippines. L'acte prescrit que la prime ne sera pas de plus de ½ de cent.

1. Il a été payé une prime au taux d'un peu moins de ½ de cent la livre sur 15,943,753 livres de fibre de Manille utilisée dans la fabrication de 14,599,764 livres de ficelle d'engerbage.

2. Onze.

	Prime payée.		
	1903–1904.	1904–1905.	1905–1906.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Cordage Mfg. Co., Peterborough	3,873 26	1,448 84	3,017 62
Brantford Cordage Co., Ltée, Brantford	4,870 59	1,557 19	2,613 32
M. J. Wilson Cordage Co., Chatham, Ontario	754 82	71 71	.....
Independent Cordage Co., Toronto	1,287 81	470 99	134 18
Colonial Cordage Co., Toronto	.....	.....	164 40
Consumers Cordage Co., Montréal et Dartmouth	8,276 93	4,935 73	6,427 47
Brandon Binder Twine Co., Ltée, Brandon	1,760 32	.....	.....
Walkerton Binder Twine Co., Ltée, Walkerton	1,927 66	.....	.....
Kingston Penitentiary Binder Twine Factory, Kingston	2,700 65	1,116 45	1,238 00
Ayton Cordage Co., Ayton, Ontario	.....	186 81	.....
Farmers' Binder Twine Co., Ltée, Brantford	.....	4,001 55	1,484 41

DRAGAGE A PICTOU (N.-E.).

M. A. A. McLEAN demande :

1. Pendant combien de jours le dragueur "W. S. Fielding" a-t-il été en activité à Pictou (N.-E), en 1906 ?
2. Quand le dragueur a-t-il commencé à fonctionner et quel jour a-t-il cessé ?
3. Quelle est la nature des travaux exécutés ?
4. Qui était chargé de l'entreprise du remorquage relativement au dragueur à Pictou?
5. Combien de remorqueurs ont été employés?
6. Quelles étaient les conditions stipulées dans le contrat pour le service des remorqueurs ?
7. Combien a-t-il été payé pour le service des remorqueurs à Pictou jusqu'au 31 décembre 1906 ?
8. Combien a-t-il été dépensé à Pictou pour les services du dragueur et des remorqueurs en 1906 ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Les renseignements demandés n'ont pas encore été reçus.

TREMBLEMENT DE TERRE DE KINGSTON (JAMAIQUE).

M. COCKSHUTT : Je désire signaler à l'attention du Gouvernement le cataclysme qui s'est produit à Kingston (Jamaïque).

M. l'ORATEUR : Aux termes de l'article 37 du règlement, l'honorable député est tenu de donner avis.

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous occupons de l'affaire dans le moment, et nous aurons peut-être quelque chose à communiquer à la Chambre plus tard.

LES STATUTS REFONDUS.

L'hon. M. FOSTER : A-t-il été distribué quelque autre exemplaire des Statuts refondus à part celui qui a été déposé sur le bureau et celui qui devait être fourni à la cour suprême ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il en a été déposé un exemplaire sur le bureau, et il en a été transmis un à la bibliothèque, comme l'avait demandé le chef de l'opposition. Il n'en a pas été distribué d'autre à ma connaissance.

L'hon. M. FOSTER : Quand doit se faire la distribution ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je suppose qu'elle se fera dès que les statuts acquerront force de loi et que les volumes auront été reliés et l'ouvrage pourvu d'une table des matières. Les exemplaires déposés sur le bureau, ou envoyés à la bibliothèque, ne comprennent ni table des matières ni annexes; c'est simplement l'ouvrage au sortir des mains des codificateurs. En d'autres termes, c'est le bon à tirer.

Sir WILFRID LAURIER.

2e LECTURE DU BILL RELATIF A LA REPRESENTATION DE LA SASKATCHEWAN ET DE L'ALBERTA.

Sir WILFRID LAURIER propose la 2e lecture du bill (n° 51) concernant la représentation à la Chambre des Communes des provinces de Saskatchewan et d'Alberta.

Ce bill ne demande pas d'autres explications que celles que j'ai données lors de son dépôt. Il fut entendu alors que la délimitation des circonscriptions serait laissée à un comité spécial que la Chambre nommerait. Si le bill est admis à sa 2e lecture, je proposerai qu'il soit renvoyé à un comité spécial de cinq membres, savoir : MM. Turriff, McCarthy, McIntyre (Strathcona), Lake et McCarthy (Calgary). Si le chef de l'opposition avait été présent, je lui aurais soumis ce projet de motion que je désire faire, mais je le crois acceptable.

(La proposition est adoptée et le bill lu une 2e fois.)

Sir WILFRID LAURIER propose que ledit bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Turriff. McCraney, McIntyre (Strathcona), Lake et McCarthy (Calgary).

Cette motion est adoptée.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'INSPECTION DES CONSERVES ALIMENTAIRES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 33), déposé par l'honorable M. Fisher, concernant l'inspection du poisson, des viandes et des conserves alimentaires.

Les articles 6, 7, 8 et 9 sont réservés.

Sur l'article 10 :

1. Quiconque abat des animaux et vend ou offre en vente ou tente d'expédier, pour l'exportation, quelque article tel qu'animal abattu ou partie ou produit d'animal abattu, qu'il sait être malsain ou impropre à la nourriture est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement d'un an.
2. Quiconque est trouvé coupable de cette contravention après avoir déjà été trouvé coupable du même crime est passible d'un emprisonnement de deux ans.

M. STOCKTON : Le ministre de l'Agriculture (L'hon. M. Fisher) ne pense-t-il pas qu'il serait expédient d'imposer ici une amende en même temps que l'emprisonnement ?

L'hon. M. FISHER : Je considère l'infraction indiquée dans cet article comme étant très grave et méritant les peines les plus sévères. Ce n'est pas une infraction qu'on puisse attribuer à l'ignorance ou à la négligence ; l'acte doit être commis de propos délibéré et avec l'intention de se défaire au détriment du public d'une denrée impropre à la consommation. D'après l'expérience que nous en avons, il n'est guère pos-

sible de réformer les abus par la simple imposition d'amendes, surtout lorsqu'il s'agit de grandes compagnies. Toutefois, je serais porté à tenir beaucoup de compte de l'opinion d'avocats à cet égard. Si les membres de la députation qui sont avocats pensent que la peine imposée est trop lourde, je mettrai très sérieusement à l'étude la question d'en imposer une autre ou de la modifier. J'attache de l'importance à l'opinion de l'honorable député (M. Stockton) sur une question de cette nature. Je me bornerai à dire ce qui me fait croire qu'il est nécessaire d'imposer une peine très lourde. Mais si la Chambre est d'avis que nous avons été trop loin dans ce sens, mon opinion en sera grandement influencée.

M. STOCKTON : S'il est imposé une peine très lourde, sans alternative d'amende, on prendra, sans doute, tous les moyens d'éviter une condamnation. Je reconnais bien, comme le ministre de l'Agriculture que le châtiment décrété ici n'est pas trop sévère pour quiconque de propos délibéré se rend coupable d'une faute aussi grave.

M. HENDERSON : Quelles sont les prescriptions actuelles de la loi à cet égard ? N'y a-t-il pas un article du code pénal qui punit toute personne disposant de la viande d'un animal qu'elle sait être malade ?

L'hon. M. FOSTER : Une telle mesure formerait partie des lois provinciales relatives à l'hygiène publique. Je ne saurais dire sur-le-champ quelles sont les peines édictées par ces lois. Mais je m'en assurerai avant que l'article soit adopté et j'en informerai l'honorable député (M. Henderson).

L'hon. M. FOSTER : Si je comprends bien la disposition, elle n'est applicable qu'à celui qui a abattu l'animal de ses mains. Ne devrait-on pas la rédiger de manière à ce qu'elle s'appliquât également au patron, à la personne qui ordonne que l'animal soit abattu ? Je propose que l'article soit rédigé de manière à s'appliquer au patron, à le rendre responsable. Dans ce cas, il faudrait dire " quiconque volontairement " et non pas seulement " quiconque sciemment " commet tel acte, sera coupable d'un délit.

L'hon. M. FISHER : Mon intention était de déclarer le patron responsable aussi bien que l'employé. Et je crois que l'article est rédigé de manière à comporter ce sens. Mais c'est encore là une question que les avocats auront à décider. Ce projet de loi a été rédigé par le rédacteur des lois de la Chambre des communes, du moins la plus grande partie. Ce sera aux avocats de décider s'il est à propos d'insérer ou non le mot " volontairement ". L'article dit " qu'il sait être malsain "; et cela semble régler la question. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter " volontairement ".

L'hon. M. FOSTER : Ce qui me frappe c'est qu'il sera difficile d'établir que l'accusé était renseigné sur l'état de santé de l'animal. L'ouvrier chargé d'abattre l'animal n'a aucun intérêt particulier, en dehors de l'intérêt général qu'il prend dans les affaires de son patron et son désir de gagner son salaire. Il abat les animaux qu'on lui amène et il me semble injuste de le rendre responsable pour son patron. En réponse à l'honorable ministre de l'Agriculture, il ne me semble pas que le patron soit responsable de l'acte de son agent, aux termes du bill en discussion. Comme il s'agit d'un acte criminel, et prévu par le code pénal, il serait nécessaire, à mon avis, d'insérer une disposition définissant nettement la responsabilité du patron. C'est pourquoi je propose que le mot " volontairement " soit inséré aussi bien que le mot " sciemment ". Alors, si le patron permet que la chose se fasse, ou ne prend pas les moyens de se renseigner sur l'état de la viande, il sera responsable.

M. STOCKTON : Je rappellerai au ministre que l'article du code pénal relatif à la vente d'aliments malsains est l'article 194, conçu en ces termes :

> Est coupable d'un acte criminel et passible d'un an d'emprisonnement, celui qui, sciemment et volontairement, expose en vente, ou a en sa possession dans l'intention de les vendre pour la nourriture de l'homme, des objets qu'il sait être impropres à l'alimentation de l'homme.

Puis celui qui est reconnu coupable d'une telle infraction après avoir déjà subi une condamnation pour la même faute, est passible de deux années d'emprisonnement. Le ministre voit donc que les termes suggérés par l'honorable député préopinant sont ceux dont on se sert dans le code pénal.

L'hon. M. FISHER : Je prierai les jurisconsultes officiels de mettre la question à l'étude. J'ai cru comprendre que le mot "volontairement", inséré dans les articles de cette nature, a pour effet d'annuler dans une grande mesure leur effet pratique, parce qu'il devient assez souvent impossible d'établir la participation volontaire de l'accusé à l'acte dont on l'accuse. Je ne voudrais pas qu'il en fût ainsi. Je voudrais qu'il fût bien clair que le patron est responsable plutôt que l'employé qui agit sous ses ordres.

M. ARMSTRONG : Le ministre voudra-t-il dire s'il a tenu compte de la discussion qui a eu lieu sur cet article 10, et de son application au commerce local ; et s'il se propose d'en modifier la rédaction en conséquence ?

L'hon. M. FISHER : C'est là une question fondamentale. J'ai considéré avec beaucoup de soin la proposition que l'on a faite de déclarer le projet applicable au commerce local. Tout d'abord, le chef de la gauche, lors du dépôt de la résolution, m'a demandé si j'avais obtenu une expression d'opinion du département de la Justice. Dans le temps j'avais l'opinion verbale du

département ; j'ai maintenant le texte de cette opinion que je m'en vais déposer sur le bureau. Mais avant d'aborder cet aspect de la question j'aimerais à dire un mot de ce qu'on pourrait appeler l'adaptabilité de ce projet de loi au commerce local ou provincial. En premier lieu, les autorités provinciales, ayant droit d'intervenir en la matière, comme le déclare le ministre de la Justice, le parlement fédéral se trouve dans une grande mesure, sinon entièrement, dispensé de voter une loi applicable au commerce local. En second lieu, il me semble qu'on rendrait le bill inefficace en voulant l'appliquer à un commerce purement local comme celui des boucheries et petits abattoirs de campagne, ou aux boutiques où il se vend de la viande dans les villes ou villages. Le projet de loi, sous sa forme actuelle, ne [illegible] pas facile à appliquer dans la pratique. Si nous le déclarions applicable au commerce local dans toutes les parties du Dominion, il nous faudrait dépenser de fortes sommes et avoir une armée d'inspecteurs très difficile à conduire et à surveiller, ou bien il nous faudrait grandement modifier les dispositions du projet qui en elles-mêmes ne me paraissent pas trop minutieuses et trop sévères,—car si elles l'étaient moins le bill n'atteindrait pas son objet. Or, en ce faisant nous n'arriverions pas à obtenir la confiance des importateurs étrangers pour nos produits, et c'est à cela que nous visons par-dessus tout. C'est ce qui m'a amené à la conclusion qu'il serait très mal à propos de chercher à appliquer les dispositions de cet acte au commerce local. Si nous réussissons à en appliquer les dispositions au commerce interprovincial et d'exportation, nous pourrons nous estimer heureux. Voici le texte de l'opinion du ministre de la Justice, en réponse à une lettre dans laquelle je lui avais fait part de l'opinion exprimée par le chef de la gauche, et dans laquelle je lui rappelais certaines conversations antérieures :

Inspection des viandes et conserves alimentaires.

Dans votre lettre du 7 courant vous dites qu'au cours de la discussion de la résolution relative à cette mesure, M. Borden vous a demandé s'il existait quelque doute quant au droit que vous pourriez avoir, aux termes de la constitution, de légiférer au sujet des boucheries et du commerce local des viandes à l'intérieur d'une province, et si vus aviez obtenu l'opinion du ministre de la Justice à cet égard. Dans cette lettre vous me priez également de formuler mon opinion sur ce point. En réponse, j'ai l'honneur de vous dire qu'à mon avis les dispositions du bill ne sauraient s'appliquer qu'aux denrées destinées à l'exportation, soit à l'étranger, soit d'une province à l'autre. Il me paraît très douteux que, légalement, la loi projetée pût être, sans empiéter sur les pouvoirs législatifs des provinces, appliquée au commerce strictement local à l'intérieur d'une province. Je n'irai pas jusqu'à dire que, dans toutes circonstances, une telle législation serait inconstitutionnelle. Il peut se produire des circonstances dans lesquelles le Parlement aurait le droit de légiférer pour l'ensemble du pays ou pour plus d'une province à l'égard des établissements que vous mentionnez ; mais rien actuellement, si je ne me trompe, ne le justifie de le faire.

Votre, etc.,

A. B. AYLESWORTH.

M. ARMSTRONG : Alors pouvons-nous nous attendre à ce que le résultat suivant se produise ? Par exemple la compagnie Davies à plus de cinquante magasins, et bien que ses exportations ne soient pas très considérables pour le moment, elle fournit à ces cinquante magasins, ou plus, des viandes de toutes sortes provenant d'animaux qu'elle abat et qui ne seront pas inspectés. Les quantités relativement petites de viandes que cette compagnie exporte seront donc inspectées à fond, les animaux sains et exempts de maladie seront abattus et exportés, tandis que ceux qui seront atteints de maladie pourront être distribués d'une extrémité à l'autre de la province d'Ontario.

L'hon. M. FISHER : Non, l'honorable député est entièrement dans l'erreur, et je n'ai rien dit qui puisse légitimer cette interprétation qu'il fait du projet de loi. Je le répète, dans tout établissement où il se fait un commerce, soit en vue de l'exportation à l'étranger ou sur quelque autre province, tout ce qui entre dans cet établissement tombera sous l'empire de ce bill, que l'article soit vendu plus tard dans la province ou en dehors de la province, et tout ce qui se fait dans cet établissement sera sans exception sujet aux dispositions du présent acte. Dès lors il n'y a aucunement lieu de craindre que les articles qui auraient été condamnés au point de vue de l'exportation ou du commerce interprovincial aillent alimenter le commerce local.

M. McLEAN : D'après le texte de l'acte, il semblerait que l'inspection dût être faite dans l'établissement même où les animaux sont abattus. Or cette question me paraît presque impossible à remplir. Dans le comté que j'habite, par exemple, il y a peut-être 30 ou 40 établissements où se fait l'abatage des animaux et d'où l'on exporte des viandes, par exemple, sur Terre-Neuve. Si ces animaux doivent être abattus par un temps froid, ou si l'inspection doit se faire avant que les viandes quittent l'établissement, le meilleur parti que ces hommes puissent prendre, ce sera de renoncer entièrement à leur industrie ; et pourtant, à lire l'acte dans son ensemble il semble dire que l'inspection devra se faire dans l'établissement même. C'est ce que semble vouloir dire l'article 12 relatif à l'inspection des conditions hygiéniques de l'établissement, ainsi que les articles 13 et 14. En cela, on s'est trompé. Il aurait mieux valu permettre l'abatage des animaux en un endroit quelconque et déclarer que l'inspection se ferait au point d'expédition de la viande.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député préopinant (M. A. A. McLean) vient de décrire un état de choses qui ne m'est pas très familier. Je me bornerai à le renvoyer à l'article 5 qui règle peut-être la difficulté signalée par lui :

A moins que le ministre n'en ordonne autrement, les animaux appartenant aux fermiers et abattus par eux sur leur terre, et les animaux abattus par les bouchers détaillants, dans leurs boucheries, ne sont pas assujétis à l'inspection sous le régime de la présente loi.

Ces paroles semblent indiquer que dans certaines circonstances, lorsque les conditions du commerce l'exigent, le ministre pourra déclarer que certaines boucheries locales tomberont sous l'empire du bill mais hors ces établissements locaux ne tomberont pas sous l'empire de l'acte, et resteront soumis aux seules lois d'hygiène édictées par les autorités provinciales.

Relativement à l'exportation des viandes provenant de ces boucheries, rentrant dans la catégorie désignée par l'honorable député, le paragraphe 3 de l'article 14 pourrait s'appliquer. Voici le texte de ce paragraphe 3 :

Nonobstant les dispositions du présent article, le ministre peut, lorsqu'à ses yeux il est nécessaire ou à propos de le faire, autoriser l'exportation de tous tels articles sans inspection.

Mais s'il arrive que le commerce prenne de telles proportions ou soit de telle nature que l'inspection devienne nécessaire, alors cette inspection devra s'effectuer. Les difficultés à surmonter ne sauraient empêcher cette inspection de se faire, du moment qu'elle est jugée nécessaire. A mon avis, il ne serait guère possible d'effectuer d'une façon satisfaisante l'inspection des viandes et d'y attacher un certificat sous forme d'étiquette ou de marque ministérielle attestant qu'elles sont saines et hygiéniques, à moins que les animaux n'aient été, au préalable, l'objet d'une inspection et que les procédés de fabrication n'aient été l'objet d'une semblable surveillance, au cours de la préparation.

M. McLEAN : La distinction établie par le ministre ne regarde que les animaux abattus par les cultivateurs. Ce sont là de petits négociants, mais il y a nombre de négociants, au Canada, qui achètent des animaux, les abattent dans leurs propres locaux et les exportent soit à Terre-Neuve soit ailleurs. On abat tous ces animaux et on les expédie ainsi abattus, pendant qu'ils sont congelés. S'il devenait nécessaire d'obtenir l'inspection de ces animaux, il en pourrait résulter de graves pertes, au cas où il surviendrait un dégel et ces animaux abattus perdraient de leur prix, par suite de la détérioration de la viande. Le ministre me renvoie au paragraphe 3 de l'article 14 :

Nonobstant les dispositions du présent article, le ministre peut, lorsqu'à ses yeux il est nécessaire ou à propos de le faire, autoriser l'exportation de tous tels articles sans inspection.

Pensez-vous, monsieur le président, qu'il serait possible de déléguer quelqu'un à Ottawa, pour obtenir du ministre l'autorisation, dans un cas d'urgence comme celui que j'ai cité ? Ces viandes s'expédient immédiatement après l'abatage. Il faudrait que la demande passât par toute la filière administrative, et il y aurait autant de bureaucratie qu'au ministère de la Guerre à Londres ; or, avant l'arrivée de l'ordre d'Ottawa autorisant l'expédition de cette viande, il y aurait eu de graves pertes à déplorer. Le ministre, il me semble, devrait étudier plus soigneusement la situation et les conditions dans les différentes parties du Canada et veiller à ce qu'il ne soit pas commis d'injustice envers ceux qui se livrent à cette industrie.

L'hon. M. FISHER : Je ne saisis sans doute pas bien la situation dont l'honorable député vient de nous faire la description. Il est un article qui autorise la confection de règlements relatifs à l'application de la loi, et dans ces règlements il serait pris des mesures pour empêcher, dans la mesure compatible avec l'esprit de la loi, de trop gêner l'industrie. Je ne saisis peut-être pas parfaitement l'exposé de la situation fait par l'honorable député. Affirme-t-il qu'il existe dans l'île du Prince-Edouard de vastes établissements ou boucheries où se fait l'abatage des animaux pour l'exportation, et d'où l'on expédie la viande, côtés ou épaules, probablement vers la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve, et qu'il existe nombre d'établissements de ce genre ? Je n'ai pas consulté les relevés du commerce, et je tiendrais à savoir de l'honorable député ou de ses collègues qui sont mieux que moi au courant de la situation, le chiffre de ces établissements. Sauf erreur—et les honorables députés, pourront apporter la correction voulue, si je ne me trompe—mon opinion est qu'il existe peu de grands établissements. Il existe peut-être un certain nombre de boutiques de détail, comme celles auxquelles s'applique l'article 5 ou qui pourraient être régies par des règlements autorisés par le paragraphe 3 de l'article 14, règlements qui doivent présider à l'application et à l'administration de la loi en question. Je le répète, j'accepterai volontiers les rectifications que pourraient apporter les honorables députés qui sont mieux que moi au courant de la situation de l'île du Prince-Edouard.

M. PORTER : Je désire appeler l'attention du ministre sur un autre aspect du projet de loi : et cette question m'a été signalée par certains fabricants de conserves exploitant l'industrie dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Dans la mesure où j'ai pu observer, le bill ne contient aucune disposition autorisant les intéressés à interjeter appel de la décision de l'inspecteur.

Le pouvoir attribué à l'inspecteur est absolu et voici l'observation qui m'a été présentée à cet égard, bien que, j'en conviens, la chose ne soit guère probable, pour le moment : c'est que si l'inspecteur présent était animé de sentiments d'hostilité envers l'établissement industriel intéressé, il pourrait condamner tout un lot de légumes. Comme il n'existe dans le bill aucune disposition autorisant l'appel de cette décision, le fabricant serait peut-être exposé par là à subir de graves pertes. Voici donc ce que suggèrent les auteurs des lettres que j'ai reçues à cet égard, et à mon avis, leur proposition me paraît fort légitime ; il faudrait insérer dans le bill un article statuant que, advenant le cas où, de l'avis de l'emballeur ou du producteur, le jugement rendu par l'inspecteur prête à la critique, dans les circonstances, l'intéressé serait autorisé à interjeter appel de cette décision, afin que les droits de l'emballeur, en pareille éventualité, soient pleinement sauvegardés.

L'hon. M. FISHER : Je dois dire à l'honorable député (M. Porter) que je viens d'envoyer chercher les statuts, afin de voir s'il existe pareille disposition dans la loi de l'inspection générale. Remarquons, d'abord, que l'intéressé pourrait toujours interjeter appel de la décision de l'inspecteur au ministère même. A coup sûr, on ne saurait tenir en suspicion la bonne foi et l'impartialité du ministère ni le soupçonner d'obéir à des sentiments d'hostilité comme ceux que l'honorable député prête à l'inspecteur.

M. PORTER : Cet appel au ministère ne se ferait qu'à titre g[illegible]ux. La loi ne l'autorise point.

L'hon. M. FISHER : Il serait facile d'insérer dans la loi une disposition dans ce sens. Je me rends parfaitement compte de l'importance du fait ; mais je sais, de science certaine, que, dans la gestion de mon ministère, il a toujours été parfaitement entendu que du moment qu'on porte plainte auprès du chef de ce service ou auprès du ministre, à l'égard de la décision de l'inspecteur, la pratique en vogue est d'ouvrir une enquête et de rendre une décision. C'est là, je crois, la pratique suivie dans tous les ministères, et on obvie ainsi aux inconvénients qui pourraient résulter de l'éventualité où l'inspecteur obéirait à des sentiments d'animosité. Il est possible que dans certaines circonstances exceptionnelles, il y ait de forts montants en jeu et que la décision nécessite l'appel à un tribunal ; mais on ne saurait généralement accorder cet appel sans nuire sérieusement à l'application de la loi. Je me ferai un devoir de mettre à l'étude la proposition de l'honorable député, et si la chose est jugée utile, j'insérerai dans le texte un article dans ce sens.

M. LALOR : Le Gouvernement a-t-il l'intention de nommer un inspecteur qui serait attaché à chaque fabrique de conserves alimentaires, au Canada, afin d'y faire l'inspection des produits, durant leur conditionnement ; ou bien l'inspection des articles fabriqués se fera-t-elle à chaque port d'exportation ? A mon avis, l'inspection ne saurait aboutir au succès, s'il n'y a pas d'inspecteur attaché à chaque établissement industriel de ce genre au pays, et en pareille circonstance, l'application de pareille mesure entraînerait d'énormes dépenses. Le ministre le sait sans doute, certains fabricants emballent des conserves alimentaires qu'ils n'ont pas l'intention d'exporter, mais qu'ils pourront plus tard expédier à l'étranger, sur une commande pour l'exportation. Le ministre saisit-il bien la difficulté ? Ces marchandises destinées à l'exportation doivent-elles être revêtues de la marque officielle, et l'étiquette doit-elle être apposée sur chaque boîte de fer-blanc ou chaque caisse ?

L'hon. M. FISHER : Le projet de loi établit deux genres d'inspection : l'inspection des viandes abattues et des viandes en boîtes de fer-blanc, puis celles des légumes, des fruits et du poisson. L'abatage des animaux et la préparation des viandes seront l'objet de la surveillance d'un fonctionnaire du ministère, et ces produits de viande porteront la marque attestant leur inspection et approbation, de sorte qu'il ne sera pas permis de vendre une seule boîte de conserves de viande, sans qu'elle porte cette marque. Quant à l'inspection des fruits, du poisson, nous ne visons nullement à la généraliser, et ces denrées ne porteront pas non plus la marque d'inspection ; seulement, tout établissement industriel de ce genre pourra, à tout instant, recevoir la visite de l'inspecteur. Il existe, au Canada, vingt ou vingt-cinq établissements de salaisons faisant un commerce d'exportation, et il faudra qu'il y ait un inspecteur attaché aux fabriques, pendant tout le cours de leur application.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Le ministre de l'Agriculture est sans doute animé d'excellentes intentions et obéit à un très louable mobile en demandant l'adoption de cette mesure ; mais, si je ne me trompe, il grève l'industrie des conserves de viandes d'obligations trop onéreuses. S'il n'existe, comme il l'affirme, que trente fabriques de salaisons au Canada, alors je lui dirai qu'il y en a dix ou douze, dans l'île du Prince-Edouard seulement, et ainsi nous aurions dans l'île un tiers de ces fabriques, sans compter une centaine de fabriques de conserves de poissons. Au demeurant, le ministre, je crois, fait erreur dans sa statistique. Les marchandises de ce genre exportées de l'île du Prince-Edouard jouissent de la plus haute réputation sur les marchés mondiaux, et pour leur propre compte, ces fabricants repoussent pareille loi. Par l'article 5 du bill, le ministre se fait autoriser à établir une inégalité de traitement à l'égard des fabriques, et quelque respect que nous profes-

sions pour l'opinion du ministre, le Parlement, à mon avis, doit bien se garder d'attribuer au ministre le pouvoir d'accorder à certains établissements certains privilèges qu'il refuserait à d'autres.

Je tiens à faire remarquer, en passant, que le Gouvernement nous présente trop souvent des projets de loi attribuant aux ministres des pouvoirs étendus, et il est temps que le Parlement lui crie : halte-là ! Si on veut accorder des privilèges à certains bouchers faisant le commerce de détail, fort bien ; mais qu'on ne fasse point de passe-droit ; que tous les bouchers soient mis sur un pied d'égalité et qu'on n'attribue pas au ministre le pouvoir d'accorder, à sa guise, à certains bouchers des privilèges qu'il refuserait à d'autres. On veut, en outre, attacher à chaque fabrique un inspecteur chargé de surveiller l'abatage des animaux ; mais alors c'est toute une légion de fonctionnaires qu'on créerait ainsi, à grands frais, et tout porte à croire que les choses n'en iront pas mieux pour tout cela.

Quant aux homarderies de ma province, voici ce qui s'y passe : les acheteurs d'Angleterre ou de France visitent les fabriques, se rendent compte des procédés de fabrication, puis font des achats ou n'en font point, à leur gré, ce qui constitue une garantie bien supérieure à toutes celles que pourrait consacrer le bill à l'étude. Le public n'a point demandé pareille mesure ; on n'a présenté aucune pétition au Parlement dans ce sens, et, à mon avis, les avantages qui découleraient de cette mesure ne seraient pas une compensation suffisante pour les sacrifices des deniers publics qu'elle occasionnerait.

M. TAYLOR : Je vais soumettre une proposition au ministre de l'Agriculture et lui demanderai de dire à la Chambre et au pays ce qu'il en pense. Après l'adoption de ce bill, le ministre nommera un inspecteur qui sera attaché à une fabrique de salaison, disons la maison Davies & Cie, société qui possède un important établissement de salaison. L'inspecteur se présente donc chez M. Davies et déclare qu'il veut inspecteur les animaux avant l'abatage. M. Davies lui répond : " Je ne me propose pas de faire le commerce d'exportation. J'entends vendre les produits de ma fabrique dans l'Ontario, exclusivement." Et l'inspecteur de se retirer, M. Davies continuant sa fabrication, dont il vendra les produits, comme il le faisait auparavant, aux commerçants d'Ontario.

Le député de Brockville (M. Derbyshire) se livre, sur une vaste échelle, au commerce et à l'exportation du fromage et du beurre. Or, voici qu'un de ses clients d'Angleterre demande à mon honorable collègue de lui expédier une caisse de bacon. Il se rend chez Gilmour & Cie, maison de commerce de gros, établie à Brockville, et y achète une caisse de bacon, fabriqué quelque part dans l'Ontario et dont la bonne qualité est parfaitement authentique. Au cours d'un de ses voyages aux Etats-Unis, où il était allé acheter du fromage, et le faire expédier au Canada en transit, il achète une boîte de bacon américain qu'il faut expédier à Brockville en transit. Il expédie à son client d'Angleterre tout le chargement : beurre, fromage, le bacon d'Ontario et la caisse de bacon américain. Qu'arrivera-t-il de ce chargement ? Empêchera-t-on ce monsieur d'expédier la caisse de bacon canadien, parce que l'article 14 du bill déclare qu'on ne saurait exporter même une caisse de lard fumé, à moins qu'elle n'ait été revêtue de la marque de l'inspecteur de l'Etat ?

Je demande au ministre de nous dire si c'est bien là l'interprétation à donner au bill. Il existe dans l'Ontario nombre de fabriques qui produisent du bacon qui n'est pas destiné à l'exportation. Est-il défendu à celui qui achète ce bacon de l'expédier au dehors, à moins qu'il n'ait été l'objet de l'inspection ? Est-ce ainsi que le bill s'appliquera ?

L'hon. M. FISHER : Si j'ai bien compris le cas exposé par l'honorable député, je dois lui dire que la caisse de bacon canadien sera détenue en douane. Le bacon américain doit porter la marque de l'inspection du pays d'origine, avant de quitter les Etats-Unis pour transiter par le Canada ; or, les règlement de l'administration publique relatif à l'inspection aux Etats-Unis sont presque semblables aux nôtres, sauf que la loi portée par le congrès diffère quelque peu de la nôtre. J'ajoute que si la loi du congrès était un peu plus draconienne que la nôtre, l'acheteur sur le marché anglais préférerait le bacon américain, tandis qu'aujourd'hui il préfère le bacon canadien.

M. ROCHE (Halifax) : Je ferai observer que l'article 14 déclare non seulement que l'article doit être revêtu de l'estampe ou de la marque de l'Etat, mais qu'il faut obtenir de l'inspecteur un certificat, ce qui constitue une obligation plus onéreuse pour l'expéditeur.

L'hon. M. FISHER : L'interprétation que l'honorable député donne à l'article 14 me semble exacte. Il n'est délivré de congé au navire que sous la condition que le certificat de l'inspecteur accompagne le chargement. Cette disposition est déjà en vigueur pour l'expédition d'animaux sur pied exportés du Canada, et nous voulons l'appliquer aux viandes abattues.

M. ALCORN : Relativement aux marques à apposer sur les boîtes ou récipients, auxquelles a fait allusion le ministre, je désirerais m'éclairer à l'égard de l'époque à laquelle ce marquage doit s'effectuer, chose qui me semble fort importante. On met les viandes en boîtes qu'on revêt plus tard, d'étiquettes, ces boîtes étant déposées en entrepôt, en attendant le marquage. A quel moment faut-il mettre ces étiquettes sur les boîtes ? Voici un fait que je tiens de bonne source.

On dépose dans un entrepôt, en attendant le marquage, une grande quantité de ces marchandises, avant que les enveloppes soient posées, et par suite de quelque défectuosité dans la cuisson ou la préparation de ces viandes, elles transpirent. La conséquence c'est que le fer-blanc se rouille et probablement il faut condamner tout le lot. Le marquage doit-il s'effectuer avant que les marchandises soient placées dans l'entrepôt ou faut-il attendre le moment où on les met sur le marché ou bien encore attendre jusqu'à l'heure de leur expédition à l'étranger ? Je tiens de bonne source le fait que voici : on avait déposé, au cours de l'hiver, une grande quantité de conserves en boîtes dans un entrepôt dont la toiture n'était pas étanche ; et la neige ayant pénétré dans le bâtiment, le fer-blanc des boîtes se rouilla et les marchandises se détériorèrent. Si ces marchandises étaient marquées au préalable, on pourrait les placer sur le marché ; mais elles seraient impropres à l'alimentation.

L'hon. M. FISHER : La marquage doit se faire, dans une large mesure, à l'époque qui convient le mieux aux intéressés. Je dois, à cet égard, rappeler à l'honorable député l'article 8 qui dispose que l'inspecteur peut en tout temps faire une nouvelle inspection, s'il est en lieu de croire que les viandes se sont détériorées ou que la première inspection a été insuffisante. Cet article, je crois, répond à l'objection, bien que, dans la pratique, il n'est guère probable que l'inspection des marchandises se fasse avant qu'elles soient à peu près prêtes pour l'expédition.

M. PORTER : Je tiens à connaître l'intion du ministre au sujet de la nomination des inspecteurs crées par la loi à l'étude. Devront-ils justifier d'aptitudes spéciales, et cela en passant un examen, ou bien, comme la chose arrive quelquefois, nommera-t-on à ces emplois des politiciens fourbus n'ayant d'autres titres que les services rendus au parti ?

M. FISHER : Que l'honorable député se reporte à l'article 17, et il verra que " personne n'est nommé inspecteur vétérinaire à moins qu'il n'ait satisfait à tel examen que juge nécessaire le Gouverneur en conseil." Les inspecteurs des viandes et des animaux devront être inspecteurs vétérinaires. Quant aux fruits et légumes, la chose présentera plus de difficulté. Je puis donner à l'honorable député l'assurance que dans la nomination de ces employés, il sera tenu compte de leurs aptitudes pour cette tâche et que le Gouvernement ne s'inspirera nullement de raisons d'ordre politique.

M. PORTER : Je suis bien aise que le ministre rassure la Chambre à cet égard. J'appelle l'attention sur un autre dispositif du bill. L'article 5 déclare que les animaux appartenant aux cultivateurs et abattus par eux ne seront pas assujétis à l'inspection.

Voici, par exemple, un établissement de salaisons, comme celui de William Black & Fils, de Belleville, qui exportent de grandes quantités de jambon et de bacon, mais qui n'abattent point d'animaux, dans leur établissement. Ils achètent leurs produits bruts des cultivateurs qui ne sont pas obligés de faire inspecter les animaux qu'ils abattent. Or, après l'abatage de ces animaux, et une fois le prix payé, voilà que l'inspecteur de l'Etat peut se présenter dans l'établissement en question, pour y faire l'inspection et peut-être condamner ces animaux abattus. Les pertes d'argent retombent alors sur le fabricant. Il n'a pas de recours contre le cultivateur, puisque la loi exempte de l'inspection les animaux abattus par les cultivateurs.

L'hon. M. FISHER : Que l'honorable député veuille bien relire attentivement le texte de l'article et il verra qu'il y est dit, " à moins que le ministre n'en ordonne autrement ". Le ministre pourrait ordonner que ces animaux fussent inspectés sur la terre du cultivateur; mais si on ne jugeait pas utile de le faire, les fabricants en question n'achèteraient ces animaux abattus que sous la condition qu'ils soient l'objet de l'inspection de l'Etat, dans la fabrique même, et que dans le cas contraire, ils ne les achèteraient pas.

M. PORTER : N'y a-t-il pas contradiction dans les dispositions de ce bill? Le cultivateur n'est pas tenu de faire inspecter ses animaux abattus. Le fabricant de salaisons lui dit : " Je ne les achèterai que sous cette condition-là." Alors le cultivateur est tenu de les faire inspecter, avant de pouvoir les vendre ; et cependant la loi déclare qu'il n'y est point tenu.

L'hon. M. FISHER : Le cultivateur n'abat presque jamais ses animaux pour l'exportation ou le commerce interprovincial, mais pour le marché local. Il se peut que, par exception, l'animal abattu soit exporté. Alors il doit subir l'inspection et nous pourrions adopter les règlements voulus pour que l'animal soit inspecté, soit au moment de l'abatage, soit après son arrivée à la fabrique.

M. PORTER : Ne serait-il pas utile de prescrire dans le bill que, lorsqu'il est vendu au fabricant de salaisons un animal abattu, pour l'exportation, l'inspection sera de rigueur?

L'hon. M. FISHER : La chose y est virtuellement prévue.

M. PORTER : J'appelle l'attention sur un autre point que voici : la prescription contenue dans l'article 5 se heurterait probablement contre les règlements des diverses municipalités. Dans presque toutes les villes et les villages, on adopte des règlements interdisant l'abatage des animaux dans les limites de la municipalité. On pourrait peut-être interpréter la loi à l'étude comme au-

torisant l'abatage des animaux dans le local d'un boucher de détail. Le boucher de détail exploiterait son industrie dans les limites de la ville ou du village ; et si les dispositions du bill à l'étude sont assez élastiques pour comporter pareille interprétation, elles se heurteraient fatalement contre la loi municipale. C'est là ce qu'il importe d'éviter, s'il est possible.

L'hon. M. FISHER : Je ne veux pas ouvrir d'avis sur le point de droit, mais il me semble insoutenable que le bill à l'étude puisse annuler les lois provinciales, lorsque celles-ci sont constitutionnelles. Toute loi municipale ou provinciale aurait son plein effet, d'autant plus que, dans ce bill il n'est nullement déclaré qu'il faille d'autorisation spéciale pour ce travail. On pourrait peut-être lui donner l'interprétation suggéré par l'honorable député ; mais, à mon sens, la chose n'est guère probable. Au demeurant, il n'y a ici rien qui autorise le cultivateur ou toute autre personne à faire l'abatage sans inspection.

M. PORTER : Le ministre affirme-t-il qu'une loi municipale—il ne s'agit point de lois provinciales—infirmerait les dispositions du projet en discussion?

L'hon. M. FISHER : Nullement ; ce n'est pas là ce que j'ai affirmé.

M. PORTER : Si les dispositions de ce bill invalident une loi municipale, alors n'y aurait-il pas conflit de juridiction ici?

L'hon. M. FISHER : Nous avons essayé de rédiger ce bill de façon à ce qu'il ne se heurte pas contre les lois provinciales. Mais, en ce qui concerne le commerce d'exportation et le commerce interprovincial, ce bill, je crois, invalidera toute loi provinciale quelconque, y compris les lois municipales établies sous l'empire des premières.

Du reste, c'est notre intention bien arrêtée que ce bill ne s'appliquera qu'au commerce d'exportation et au commerce interprovincial. Je ne m'explique pas que cette loi puisse se heurter contre les règlements municipaux ou les lois régissant le commerce local. Si l'on croyait à l'imminence de ce danger, je me ferais un devoir d'obtenir l'avis de nos jurisconsultes, et de rédiger la loi de façon à ce qu'il soit compris que pareil antagonisme n'existe pas.

M. KEMP : Relativement à certains établissements qui font un commerce d'exportation et un commerce interprovincial tout à la fois, est-ce que toutes les viandes préparées par ces établissements seront soumises à l'inspection.

L'hon. M. FISHER : Quant aux établissements faisant un commerce d'exportation ou un commerce interprovincial, tout ce qui entre dans ces établissements et en sort, soit pour l'exportation soit pour le commerce interprovincial ou local, sera soumis aux dispositions de cette mesure, relativement aux viandes.

M. HENDERSON : Quant à la fabrique de salaisons qui ne fait son exploitation qu'en vue du commerce local et non pour l'exportation ni pour le commerce interprovincial, est-elle atteinte par ce bill ?

L'hon. M. FISHER : Non, elle n'est nullement atteinte, sauf dans cette mesure que ses produits ne peuvent être expédiés dans les autres provinces ni exportés.

M. KEMP : Quel effet pareille disposition aura-t-elle sur le commerce, quand le public saura que les viandes de tel établissement sont soumises à l'inspection de l'Etat, tandis qu'un autre établissement, à la porte voisine, n'y est pas soumis ? Le ministre a-t-il songé aux conséquences qui découleraient de cette situation, pour la réputation des maisons de commerce se livrant à cette exploitation ?

L'hon. M. FISHER : Si l'établissement qui ne fait ni le commerce d'exportation ni le commerce interprovincial fait une vive concurrence aux établissements se livrant à ce commerce, force lui sera bien de demander son admission au régime créé par la loi à l'étude. Mais quant aux établissements purement locaux, comme la boucherie de village et industries similaires, elles ne concurrenceront pas les marchandises fournies par les autres établissements et continueront à faire leur exploitation, comme elles la font aujourd'hui, sous le régime de la loi provinciale concernant la santé publique.

M. LALOR : Voici une maison commerciale faisant un commerce domestique : elle a préparé une grande quantité de marchandises qu'elle est en lieu d'exporter avec profit. La loi à l'étude autoriserait-elle cette compagnie à vendre ses marchandises pour l'exportation ?

L'hon. M. FISHER : Non ; à moins qu'au préalable, les marchandises n'aient subi l'inspection prévue par la loi à l'étude.

M. LALOR : Ne serait-ce pas là une injustice envers la maison de commerce qui aurait préparé plus de marchandises qu'elle n'en pourrait placer sur le marché domestique ?

L'hon. M. FISHER : Les diverses prescriptions du bill sont nécessaires dans l'intérêt même du pays. Fatalement, elles devront froisser certains intérêts.

L'hon. M. FOSTER : Je désire poser une question, afin de m'assurer si je saisis bien la question. Voici une maison de commerce qui fabrique en vue de l'exportation et du commerce interprovincial ainsi que pour le marché local ; ajoutons, afin de donner plus de force à la démonstration, qu'elle fabrique plutôt pour le commerce local que pour le commerce extérieur. Est-ce que toutes les conserves préparées par cet établissement doivent subir l'inspection et le marquage ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Soit pour le commerce local soit pour l'exportation ou le commerce interprovincial ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Alors, l'objection présentée par le député de Toronto-est (M. Kemp) est bien foudée. La loi que nous sommes en voie d'adopter aura pour effet de placer sur le marché local des conserves alimentaires portant l'estampille de l'Etat, en concurrence avec les produits de l'industriel qui ne fabrique que pour les besoins du marché local et non pour l'exportation.

L'hon. M. FISHER : La chose ne saurait faire doute. La conséquence est inévitable, fatale. Comme il nous faudra prendre les produits des établissements qui fabriquent pour l'exportation ou pour le commerce interprovincial, il irait de l'intérêt de tous ces fabricants de faire inspecter et marquer tous leurs produits. Toute la besogne est à faire, à cet égard : ainsi l'inspection et l'estampillage des marchandises destinées à la consommation locale ne coûteraient absolument rien au public, et la maison intéressée préférerait certainement faire estampiller tous ses produits. Cependant, si nous avions la certitude qu'il ne serait utilisé qu'une certaine quantité de marchandises pour la consommation locale, nous ne serions pas absolument obligés par la loi à l'étude d'estampiller ces produits.

M. STOCKTON : Mais, pour le bien public, vous ne vous y opposeriez pas ?

L'hon. M. FISHER : Non, je ne m'opposerais pas à la chose, et d'ailleurs, au point de vue pratique, je suis d'avis qu'on pourrait marquer tous les produits.

L'hon. M. FOSTER: Quelle taxe le fabricant paie-t-il, pour l'inspecteur et l'estampillage ?

L'hon. M. FISHER : Il n'y a point de frais d'inspection.

L'hon. M. FOSTER : Il n'y a rien à payer ?

L'hon. M. FISHER : Non, absolument rien.

L'hon. M. FOSTER : Alors, est-ce que le ministre ne pense pas qu'en réalité, il sera obligé d'étendre cette inspection à presque tous les établissements ? Les établissements inspectés auront le grand avantage d'offrir au public une viande portant la marque de garantie de l'Etat. D'autres établissements se mettront en telle situation que force sera au Gouvernement de les faire aussi participer à cet avantage. Même ceux qui ne fabriquent que de petites quantités de conserves pour le commerce interprovincial ou pour l'exportation tiendront à ce que tous leurs produits portent l'estampille de l'Etat.

L'hon. M. FISHER : C'est ce qui arrivera, je crois, à tous les établissements les plus importants.

M. KEMP : Le ministre n'a-t-il pas déclaré qu'il n'entend pas étendre cette inspection aux fabricants qui ne s'occupent que du commerce local ?

L'hon. M. FOSTER : J'élucide ma pensée: voici un homme qui fabrique, sur une petite échelle, dans une ville de 5,000 habitants qui est obligé de soutenir la concurrence des marchandises portant l'étiquette de garantie de l'Etat : il ne coûte absolument rien à ce petit producteur de faire, lui aussi, inspecter ses marchandises, et il peut s'assurer cet avantage, en se contentant d'expédier un seul animal abattu, par semaine.

M. KEMP : Je me représente en imagination un magasin, soit à Montréal soit à Toronto, avec des vitrines à étalage remplies de marchandises portant l'étiquette de l'Etat, et avec des banderolles flottant au-dessus de la porte principale d'entrée, annonçant que tous les produits vendus dans cette boutique sont inspectés et portent l'estampille de l'Etat. L'établissement, à la porte voisine, ne fait pas de commerce d'exportation et par conséquent ne saurait bénéficier de cette façon de faire les affaires. Dans ce cas, ce fabricant est en posture fort désavantageuse. J'ai présents à la pensée deux établissements qui se font concurrence à Toronto et qui se trouveraient dans cette situation sous le régime de cette loi. L'une de ces maisons fait le commerce domestique et celui d'exportation, tandis que son rival ne s'occupe que du commerce intérieur. Le ministre ne pense-t-il pas qu'en pareilles circonstances, le bill aurait des conséquences d'une grande portée ?

S'il réussit à faire voter une pareille loi, il lui faudra aller plus loin et soumettre à l'inspection tous les étaux dans tous les petits villages du pays. Il est impossible de prévoir où il s'arrêtera.

M. BARR : Il y a ici une grave question qui se présente. On veut soumettre à l'inspection la viande destinée au commerce interprovincial et à l'exportation, sans s'occuper de celle qui est consommée dans les limites de la province. Si on veut que cette loi soit de quelque utilité, il me semble qu'elle devrait être comme la charité bien ordonnée et commencer par soi; on devrait commencer par protéger d'abord nos nationaux. S'il est important que les viandes que nous exportons soient saines et à l'abri de tout danger de contamination, n'est-il pas plus important encore que la viande vendue dans la province où elle est préparée, subisse une rigoureuse inspection?

Je considère ce projet de loi comme très important, si les dispositions peuvent en être appliquées; mais si nous installons de nombreux inspecteurs dans tout le pays, pour surveiller la viande destinée à l'exportation, nous imposons aux contribuables de ce pays de lourdes charges, sans leur donner la protection et les garanties qu'ils devraient avoir.

De plus, comme on l'a déjà fait remarquer, si les produits d'une maison doivent porter la marque de l'inspection officielle et si toutes les autres peuvent s'assurer le même avantage sans qu'il leur en coûte, toutes voudront subir l'inspection.

Cette question me paraît très grave. Nombre de maisons font beaucoup d'affaires purement locales et leurs produits devraient être purs et de bonne qualité; ces industriels devraient être mis sur le même pied que ceux qui travaillent pour l'exportation. Puisque nous aurons de nombreux inspecteurs, pourquoi ne pas utiliser leurs services pour l'inspection de tous ces établissements ?

L'hon. M. FISHER : En réponse à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) je dirai que l'objection qu'il soulève peut, en effet, présenter certains inconvénients, si les choses sont poussées jusqu'à l'absurde. Il sera certainement assez difficile de tracer la ligne de démarcation. Un établissement purement local, c'est-à-dire un étal de boucher où un abattoir, pourra, aux termes de la loi, exiger l'inspection, sous prétexte, comme dit l'honorable député, qu'il lui arrive de temps à autre d'exporter un animal abattu.

J'hésite à autoriser le ministre à refuser l'inspection dans des cas comme celui-là, car la responsabilité des ministres est déjà assez grande pour qu'on ne cherche pas à l'augmenter. Mais on pourrait peut-être imposer certaines restrictions pour que le trafic local n'abuse pas de cette inspection destinée au commerce interprovincial et d'exportation.

La question est nouvelle et j'aurais plutôt supposé qu'on aurait cherché à échapper à cette inspection, mais il est possible que, pour les raisons qu'on a données, les établissements locaux la réclament. Je demanderai un répit pour étudier le cas. Le congrès américain a institué récemment des règlements à cet effet et tous les établissements qui désirent se prévaloir de l'inspection réservée aux produits d'exportation doivent en obtenir l'autorisation du département.

L'hon. M. FOSTER : Quelles sont les conditions exigées?

L'hon. M. FISHER : Il suffit d'ouvrir les portes de l'établissement aux inspecteurs. Il n'y a aucun honoraire, aucune restriction et ceux qui n'ont jamais eu l'intention de faire de l'exportation peuvent demander à subir l'inspection.

L'hon. M. FOSTER : Et naturellement, ils sont tenus de se conformer à la loi.

L'hon. M. FISHER : Ils le peuvent. Le ministre pourrait peut-être être autorisé à refuser l'inspection aux établissements purement locaux; on pourrait lui laisser le soin de décider si un établissement fait ou ne fait pas réellement le commerce interprovincial et d'exportation.

En réponse à l'honorable député de Dufferin (M. Barr) qui demande que les consommateurs de la province où sont situés ces établissements, soient aussi protégés, je dirai que les autorités provinciales sont revêtues d'amples pouvoirs, sous ce rapport, et que l'inspection est assez générale. Je ne vois pas pourquoi nous réclamerions des attributions qu'elles exercent à la satisfaction générale.

L'hon. M. FOSTER : Dans l'esprit du législateur, cette loi ne concerne que le commerce d'exportation, dans sa plus large acception, soit entre provinces, soit avec l'étranger. Si un inspecteur entre dans un établissement qui juge à propos de fabriquer et pour la consommation locale et pour l'exportation, ce qui est, je crois, la manière la plus économique de faire les affaires, il ne sera tenu de donner le bénéfice de l'inspection que pour les fins de l'exportation. Alors, si un même établissement se livre à ce double commerce, ne vaudrait-il pas mieux séparer les produits destinés à la consommation locale de ceux qui sont destinés à l'exportation et de n'inspecter que ces derniers? De cette manière, la marque officielle du gouvernement fédéral ne donnerait d'avantages ni aux uns ni aux autres, sur le marché local. Cette séparation des produits serait facile, même si elle doit occasionner quelques frais. Si un industriel veut avoir gratuitement le privilège de faire recommander officiellement ses produits pour l'exportation, il peut bien faire la dépense de séparer ses produits destinés à l'exportation de ceux qu'il destine à la consommation locale. C'est la loi elle-même qui sera l'arbitre, puisque personne ne pourra charger ou expédier sur un navire ou ne pourra autrement exporter d'autres produits que ceux revêtus de la marque d'inspection. De cette manière on ferait disparaître les inconvénients auxquels seraient soumis les industriels qui approvisionnent le marché local. Je crois qu'il faudra donner à tous les concurrents le même privilège de pouvoir faire estampiller leurs produits. Je ne crois pas que vous puissiez sortir de là ou alors l'inspection devra s'étendre à tous les fabricants de produits alimentaires, viandes ou autres.

Une autre question qui me paraît toute aussi importante a été soulevée cet après-midi. Cette loi ne portera-t-elle pas une grave atteinte à la liberté du commerce ? En admettant que la question sanitaire prime toutes les autres et que le Gouvernement a le droit d'intervenir pour protéger la santé des citoyens, a-t-on étudié ce côté de la question? N'y a-t-il pas dans le commerce d'exportation ce qu'on appelle des "jobbers"? Si cette loi est votée, les opérations de ces commerçants seront limitées aux produits des établissements soumis à l'opération de cette loi d'inspection et de marque. Un au-

tre industriel qui fabrique pour le marché local introduit un produit à Montréal ou à Toronto et vend aux marchands de la localité. Survient un "jobber" qui lui dit: Je désire avoir une certaine quantité de votre produit pour l'exportation, ou pour la Nouvelle-Ecosse, ou le Nouveau-Brunswick; qu'avez-vous en magasin ? Le fabricant lui dit ce qu'il a et l'autre l'achète.

Mais il y aura la loi qui ne permettra pas cette opération. Le "jobber" ne pourra pas acheter cette marchandise du fabricant, parce qu'elle ne portera pas la marque de l'inspection. Dans la pratique cette loi sera la source de grands inconvénients et il sera très difficile, sinon impossible, de la faire exécuter. Au moment de mettre la marchandise sur le navire ou dans les wagons qui devront la transporter à l'étranger ou dans une autre province, la loi interviendra et arrêtera l'expédition parce que la marchandise n'est pas marquée.

Je prévois une foule d'embarras, à moins que le ministre, seul ou avec le concours des autorités provinciales, n'avise aux moyens de rendre l'inspection et la marque générales. Quand cela sera fait on aura accompli deux choses. La santé de nos nationaux doit nous intéresser autant que la santé des consommateurs de nos produits à l'étranger et le marché local mérite autant de protection que le marché étranger ; car en fin de compte, les profits du fabricant sont plus élevés sur le marché local, pourvu qu'on ait un produit sain et inspecté à offrir au consommateur.

Si j'avais à nourrir une famille et si j'entrais dans un magasin où l'on vendrait du poisson et de la viande de deux qualités, l'une inspectée et estampillée et non l'autre, j'achèterais de préférence le produit régulièrement inspecté. Je n'aimerais pas voir mes enfants se nourrir avec le produit non inspecté. Tout le monde serait de cet avis. Plus il s'écrira de livres comme "The Jungle", plus cette question des aliments sains sera discutée—elle se discute actuellement dans les clubs et les différentes sociétés—plus le public s'habituera à donner la préférence aux produits régulièrement inspectés et offrant de meilleures garanties de pureté.

Comme le faisait remarquer mon honorable ami, il n'y a pas plus de raison pour empoisonner ou incommoder un brave citoyen du Canada avec des aliments frelatés que pour empêcher les organes digestifs des consommateurs étrangers d'être affectés par des produits malsains, et au point de vue des bénéfices, comme la consommation locale est infiniment plus considérable que la consommation étrangère, les profits du fabricant sur le marché local seront plus élevés.

Je comprends que le ministre désire étendre cette inspection autant que possible, mais a-t-il tenu compte de la responsabilité financière qu'il encourt, en faisant voter cette loi ? J'admets que si elle est absolument nécessaire à la santé publique, la question financière ne doit pas être un obstacle, du moment que le ministre des Finances est en état de fournir les voies et moyens. Cependant avant d'adopter ce bill, je crois que le ministre devrait faire une étude minutieuse de la question et nous dire quelles dépenses entraînera l'application de cette loi. A y bien songer, je crois que les dépenses seront considérables et il n'est guère possible qu'il en soit autrement.

Supposons un abattoir, considérable ou non, qu'il s'agisse d'inspecter. Il faudra qu'un inspecteur s'y tienne toute la journée pour assister à l'arrivée et à l'abatage des animaux et surveiller la préparation de la viande. Il faudra un inspecteur, en permanence, dans chaque établissement, à moins qu'on ne puisse réunir sous la même surveillance deux établissements situés à proximité l'un de l'autre, et même dans ce cas, il y aurait des risques à courir, et la surveillance pourrait être en défaut. La loi présentera nécessairement beaucoup de difficultés. Je suppose qu'elles pourront être surmontées et qu'elles le seront, si c'est nécessaire ; elles l'ont probablement été dans d'autres pays qui ont plus d'expérience que nous sous ce rapport. Mais plus on y songe (il vaut mieux y songer avant qu'après) plus on se convainc que la question est très compliquée et que la loi créera de la confusion et mettra des entraves au commerce, à moins que le ministre ne réunisse toutes ces questions en un seul tout et ne rende l'inspection générale.

L'hon. M. FISHER : J'apprécie à sa juste valeur l'esprit dans lequel l'honorable député de Toronto-nord a parlé. J'accepte avec plaisir, je ne dirai pas ses critiques . . .

L'hon. M. FOSTER : Ce ne sont pas des critiques.

L'hon. M. FISHER : Je dirai plutôt le concours qu'il m'offre dans la solution d'un problème difficile. Mon seul but en déposant ce projet de loi est d'empêcher nos exportations d'être placées dans une situation désavantageuse sur le marché étranger où ils sont en concurrence avec les produits d'autres pays qui sont munis de semblables garanties.

M. KEMP : Le ministre dit-il que le boucher ou le fabricant de viandes en conserve, aux Etats-Unis se sont mis volontairement sous l'opération de la loi américaine ?

L'hon. M. FISHER : Oui, mais s'ils ne s'y conforment pas, ils ne peuvent pas exporter. Le fabricant demande que ses produits soient inspectés, mais la loi dit qu'aucune viande ne sera exportée sans être inspectée. La demande équivaut à un avis donné au département que ce fabricant se propose de faire de l'exportation.

M. KEMP : La loi n'impose l'inspection à personne ?

L'hon. M. FISHER : Non, mais elle interdit l'exportation de la viande qui n'est

pas inspectée, de sorte que cela revient au même, en tant que le commerce d'exportation ou entre Etats est concerné.

Un mot maintenant en réponse à mon honorable ami qui dit que le commerce local est aussi important que le commerce entre provinces ou avec l'étranger. Je suis disposé à l'admettre. S'il ne s'agissait que du commerce intérieur, nous pourrions nous en rapporter entièrement aux législatures provinciales. Ces législatures et les autorités municipales autorisées par les lois provinciales répondraient, je crois, à tous les besoins, dans des questions qui ne dépassent pas leur juridiction. Cependant, il est évident que la province d'Ontario ne peut pas se protéger contre les viandes préparées dans la province de Québec, du Manitoba, ou d'ailleurs. Quand il s'agit du commerce d'exportation, le seul pouvoir compétent est le parlement fédéral. C'est pourquoi ce bill est nécessaire pour réglementer le commerce d'exportation et entre provinces.

Quant à la protection du consommateur local, je crois que cela concerne les autorités sanitaires locales et qu'il est préférable que le parlement fédéral n'intervienne pas. J'énonce cela comme un principe général, et je suis prêt à le discuter. Vient ensuite la difficulté pratique que prévoit l'honorable député. Il dit que si nous bornons l'inspection au commerce d'exportation, nous causons un préjudice au commerce local. Je me rends compte de cette difficulté, et, comme je l'ai déjà dit, il sera peut-être nécessaire de faire subir quelques modifications au bill.

Quant aux établissements qui fabriquent pour l'exportation et pour le commerce local, je considère qu'il est absolument nécessaire d'inspecter tous les animaux qui entrent dans cet établissement, et c'est ce que décrète un article du bill. Je considère qu'il faut aussi inspecter les différentes phases de la préparation, et au sortir de la fabrique tous les produits doivent être marqués.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi ?

L'hon. M. FISHER : Parce qu'ils ont tous été inspectés et que la marque n'est que la conséquence légitime de cette inspection ininterrompue ; cela est nécessaire aussi pour accomoder les grandes fabriques qui font de l'exportation et approvisionnent en même temps le marché local.

L'hon. M. FOSTER : J'admets que c'est la continuation de notre inspection, mais vous ne vous occupez que de l'exportation, et du moment qu'un fabricant veut exporter un produit qui n'est pas marqué, la loi intervient pour l'en empêcher. Rien ne vous oblige à exiger la marque pour la protection du commerce local.

L'hon. M. FISHER : Le fabricant peut destiner une partie de ces marchandises au marché local, puis changer d'idée ; si elles sont toutes marquées au cours de la préparation, il en fera ce qu'il voudra. Nous pourrons peut-être nous arranger de manière à ne marquer les marchandises qu'à leur sortie de la fabrique, et on saurait alors si elles doivent être exportées ou vendues sur les lieux. Je ne veux pas me prononcer dans le moment, mais il sera peut-être possible de s'arranger de manière à ce que les articles destinés au marché local soient inspectés mais non marqués.

Quant à la concurrence sur le marché local, je crois que les inconvénients que l'honorable député de Toronto-nord semble redouter seraient les mêmes dans un cas comme dans l'autre. Par exemple, tous les Canadiens savent que la compagnie Davies fait un grand commerce d'exportation, et quand cette loi entrera en vigueur, toutes ses fabriques devront être inspectées.

Les marchandises destinées à l'exportation seront marquées, et d'après la proposition de mon honorable ami, celles qui sont destinées à la consommation locale, ne le seraient pas. Mais tout le monde saurait que les fabriques de la maison Davies sont inspectées et que les produits non marqués sont aussi bons que les autres. Le nom de la maison sur ces marchandises serait, par lui-même, une garantie. La maison Davies tient à sa réputation et elle a bien soin de mettre son nom sur tout ce qui sort de ses fabriques. Le consommateur saurait que même si la marchandise n'est pas marquée elle a été inspectée et est aussi bonne que si elle portait l'estampille du Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER : C'est peut-être ce qui arriverait, mais c'est une déduction que l'acheteur aurait à tirer.

L'hon. M. FISHER : Oui, mais le résultat serait le même. J'admets que l'intention du bill n'est pas de marquer les marchandises destinées à la consommation locale, quand elles sortent d'une maison qui fabrique pour l'exportation et pour le marché intérieur, parce que je considère que la protection du marché local relève des autorités provinciales et qu'il est de leur devoir de le protéger. Mais c'est à nous à surveiller le commerce d'exportation.

M. LEFURGEY : L'article 7 dit que les produits mis en boîte seront assujétis à l'inspection durant tout le cours de leur préparation et de la mise en boîte ou de l'emballage. Il y a 150 homarderies dans l'île du Prince-Edouard, et si la pêche de chaque jour et toutes les opérations de la mise en boîte doivent être inspectées, ou la loi ne pourra pas être appliquée, ou elle entraînera des dépenses considérables.

L'hon. M. FOSTER : C'est pour le coup que l'agriculture manquerait de bras.

M. LEFURGEY : En effet, ou bien il faudrait augmenter la population pour trouver un nombre suffisant d'inspecteurs.

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas l'intention du bill.

M. LEFURGEY : C'est ce qu'il dit.

L'hon. M. FISHER : Dans l'intention du bill, seules les fabriques de viandes en conserve seront assujétis à cette inspection.

M. LEFURGEY : L'article dit, " tout article préparé pour la nourriture dans tout établissement."

L'hon. M. FISHER : Cela veut dire qu'un inspecteur peut pénétrer dans ces établissements en tout temps et les inspecter.

M. LEFURGEY : L'article dit que les produits seront assujétis à l'inspection durant tout le cours de la préparation.

L'hon. M. FISHER : C'est-à-dire qu'un inspecteur pourra les inspecter quand il le croira nécessaire. L'intention de la loi est que les homarderies, etc., seront soumises à l'inspection si un inspecteur demande à les visiter, mais que dans les établissements où l'on prépare la viande, il y aura une inspection constante, pendant tout le cours de la préparation.

M. LEFURGEY: Le bill semble mettre les homarderies sur le même pied que les fabriques de viandes en conserve.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député peut voir à l'article suivant des dispositions précises pour l'inspection des animaux abattus et produits d'animaux abattus employés dans les fabriques de viande en conserve il n'existe rien de tel pour les poissons, les légumes ou les fruits. Ces derniers établissements pourront être inspectés chaque fois qu'un inspecteur se présentera, mais la loi n'exige pas que l'inspecteur soit présent pendant tout le cours de la préparation, ni qu'il inspecte tous les produits. Cet article 7 dit que les colis contenant des produits de viande seront seuls marqués par l'inspecteur. Un règlement établira probablement ce qu'on mettra sur l'étiquette, comme le nom du fabricant, la description du contenu, et peut-être autre chose.

On a demandé de mettre aussi sur l'étiquette la date de l'emballage ou mise en boîte. Je ne suis pas prêt, à accepter cette proposition, bien qu'une grande partie du pays la désire. Mais ceux qui sont engagés dans cette industrie, ayant à leur tête l'honorable député d'Elgin-est (M. Marshall), prétendent que cela nuirait considérablement à cette industrie et serait probablement impraticable. J'ai en conséquence déclaré, que pour à présent, la date ne serait pas indiquée sur l'étiquette. Les autres colis seront marqués comme je l'ai expliqué, mais la marque sur les colis contenant des produit de viande sera la preuve que l'inspecteur a inspecté l'animal, les parties de l'animal, et ses produits, pour que le public soit absolument certain que l'inspection a été complète. Pour les autres produits, ces formalités ne sont pas nécessaires. On exigera une inspection moins sévère, et le marquage d'après certaines règles.

M. FOSTER.

M. STOCKTON : L'honorable ministre peut-il dire si d'après la loi américaine il est absolument nécessaire que la viande soit marquée avant de pouvoir être exportée?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. STOCKTON : Ce serait naturellement, en vertu d'une loi fédérale?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. ARMSTRONG : Cette loi s'applique-t-elle également à la viande destinée à la consommation locale?

L'hon. M. FISHER : A la viande destinée au commerce entre états, mais non au marché local. Sous ce rapport, le bill est calqué sur la loi américaine. Je crois que ces restrictions sont dues aux mêmes causes ; aux Etats-Unis les états ont des droits, comme ici les provinces.

M. STOCKTON : Avec cette différence que tout ce que nous décrétons être une offense criminelle tombe sous la juridiction de ce Parlement. Or, le deuxième paragraphe de l'article 10 dit que toute infraction à cette loi constitue un acte criminel, et par conséquent il ne peut y avoir de doute sur la juridiction de ce Parlement. Mais, naturellement, je m'en rapporte à l'opinion du minitre de la Justice sur ce point.

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas que le ministre de la Justice soit allé jusqu'à dire que ce Parlement n'a pas le droit de légiférer en la matière et de décréter que ces contraventions constitueront des actes criminels.

M. STOCKTON : Je ne le crois pas non plus.

M. MARSHALL : Ai-je bien compris que le ministre dit que les fruits et les légumes destinés à l'exportation seront seuls assujétis à l'inspection ?

L'hon. M. FISHER : Je crois avoir dit plus que cela. Le bill ne vise que les viandes, les poissons et les légumes destinés à l'exportation ou au commerce interprovincial. Pour les fruits, les légumes et le poisson, il n'exige pas une inspection constante de tous les colis. Il prescrit que les établissements dans lesquels ces produits sont employés et mis en boîte pourront être inspectés. Sous ce rapport, il se rapproche de la loi relative au marquage des fruits, qui permet à l'inspecteur d'examiner le contenu des colis. Par le présent bill, l'inspecteur est autorisé à inspecter tout colis, à entrer dans tout établissement, à en examiner les conditions sanitaires et à inspecter les produits dont on se sert, mais il n'est pas dit que cette inspection se fera dans tous les cas, dans tout le pays. Ces dispositions existent pour les viandes, et c'est la différence entre les deux.

M. McLEAN : Alors, il vaudrait peut-être mieux employer les mots "peut être", au lieu du mot "est" qui est impératif.

L'hon. M. FISHER : C'est une simple question de rédaction.

M. LALOR : Quand le bill dit que toutes les viandes seront inspectées, cela comprend-il les volailles?

L'hon. M. FISHER : Oui, dans les limites du bill.

M. LALOR : Je puis affirmer à l'honorable ministre que presque toutes les fabriques de conserves d'Ontario, préparent des volailles pour le commerce local et pour l'exportation. Il faudrait alors un inspecteur dans chaque établissement.

M. MARSHALL : Un fabricant enfreindrait-il la loi, en expédiant des fruits ou des légumes sans en avertir l'inspecteur ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. MARSHALL : Je crois qu'une inspection qui n'est pas faite au moment où le produit est mis en boîte ne vaut rien. Tous les fabricants ont des marchandises meilleures que les autres et à certaines époques, les produits sont de meilleure qualité. Il n'y a qu'un moyen de faire une bonne inspection ; c'est de la faire au moment de la mise en boîte. J'ai calculé qu'il y a de 60 à 70 fabricants de conserves de fruits et de légumes dans l'ouest. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'examiner spécialement la qualité des produits, mais le local devrait être soigneusement inspecté, dans chaque cas. Le ministre dit qu'une inspection pourrait être faite au moment où les marchandises doivent être expédiées. Je crois que ce ne serait pas satisfaisant. L'expédition serait retardée. Pour avoir une inspection de quelque valeur, il faut un inspecteur dans chaque fabrique. Comme elles sont au nombre d'environ 65 et qu'il faudra donner de $1,000 à $1,500 pour avoir un inspecteur compétent, il est facile de calculer ce qu'il en coûtera. A mon avis, il n'est pas nécessaire d'inspecter les marchandises elles-mêmes, car le fabricant qui emploierait de mauvais produits serait bien vite forcé de se retirer des affaires.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai jamais songé à mettre un inspecteur dans chaque fabrique de conserve de fruits ou de légumes. J'ai dit à mon honorable ami (M. Lefurgey) que cela n'était pas possible, pour les homarderies des Provinces maritimes et je considère que nous ne pourrions pas, non plus, mettre un inspecteur dans chaque fabrique de fruits ou de légumes. C'est pourquoi le bill traite différemment la viande et les fruits et les légumes. Nous ne mettrons pas un inspecteur dans chaque fabrique, mais chaque fabrique et tout ce qu'elle contient pourra être inspecté en tout temps. Quand l'inspecteur se présentera, il devra pouvoir inspecter et faire un rapport sur la nature des produits employés. Il est vrai qu'il ne pourra inspecter que les produits qui seront dans la fabrique au moment de sa visite, mais s'il visite l'établissement d'un bout à l'autre et examine tout, on ne pourra pas facilement lui cacher les mauvais produits et ne lui laisser voir que les bons. Ce n'est pas ce genre d'inspection que je veux avoir et j'aurai soin de nommer des inspecteurs qui ne se laisseront pas jouer. Je ne doute pas que tous les produits employés dans la fabrique de mon honorable ami ne soient d'excellente qualité, et cependant ils seront assujétis à l'inspection en tout temps. Quand un inspecteur se présentera dans une fabrique, il devra inspecter tous les produits en boîte ou non, de même que le local et les dépendances.

M. LALOR : Les fabriques de conserves de fruits et de légumes d'Ontario sont déjà assujéties à une inspection très sévère.

L'hon. M. FISHER : Je le sais.

M. LALOR : Je ne vois pas comment une nouvelle inspection nous donnerait plus de garanties que nous en avons actuellement. Le gouvernement d'Ontario a non seulement des inspectrices pour les quartiers des femmes, mais aussi des inspecteurs pour les machines et les ustensiles. L'an dernier, le gouvernement d'Ontario a de plus nommé des médecins pour examiner les produits et faire une inspection sanitaire de ces établissements. Je ne vois pas alors ce que les inspecteurs du ministre de l'Agriculture auront à faire.

Les fabricants de conserves d'Ontario redoutent les effets de ce bill. Ils craignent qu'il ne gêne leur industrie. Ils prétendent que l'inspection des produits destinés à l'exportation sera une entrave au commerce.

L'hon. M. FISHER : J'ai dit et répète que cela n'est pas dans le bill.

M. LALOR : Le ministre aura le pouvoir de l'imposer.

L'hon. M. FISHER : Non.

M. LALOR : J'avais compris que le ministre pourrait ordonner une inspection en tout temps. Si les produits ne doivent pas être inspectés au moment où les cultivateurs les apportent, l'inspection est inutile. Comment peut-on inspecter des marchandises en boîtes ? Une boîte peut être d'excellente qualité et toutes les autres de qualité inférieure. Je ne prétends pas dire qu'il en est ainsi, mais il est impossible de faire l'inspection de produits en boîte. L'inspection devrait avoir lieu avant. D'ailleurs, il y a assez de concurrence entre les fabricants d'Ontario pour les engager à n'employer que des produits de première qualité, et il est impossible de trouver de meilleures conserves que celles d'Ontario. Si le ministre est sage, il rayera de son bill les articles relatifs aux fruits, aux légumes

et aux volailles, car ces produits ne requièrent aucune autre inspection que celle qu'ils subissent déjà. S'il persiste, et s'il veut avoir une inspection sérieuse, il devra mettre un inspecteur dans chaque fabrique. Un inspecteur voyageant d'une fabrique à l'autre et les visitant à tour de rôle, ne fera jamais une inspection satisfaisante pour le ministre ni pour le consommateur.

M. BARR : Quel examen devra subir un inspecteur avant d'occuper cette position ? A l'heure présente, ceux qui achètent des conserves au Canada mangent toute sorte d'impuretés et des choses bien différentes de celles qui sont indiquées sur l'étiquette. Il a été prouvé au delà de toute doute que des milliers de veaux à peine âgés d'une journée, ont été abattus et mis en boîte et vendus comme du poulet et du veau. On peut acheter de ces boîtes à Ottawa, encore aujourd'hui. Notre population demande à être protégée contre ces abus, et il est plus important de la protéger que de protéger le consommateur étranger.

Quant à la propreté des locaux et des machines, l'inspection des autorités provinciales est amplement suffisante, mais pour ce qui concerne les produits ainsi mis en boîte—viandes, fruits ou légumes—le public n'est pas protégé comme il devrait l'être. Cette question est très importante. Il a été clairement établi qu'il existe un état de choses qu'il faut faire disparaître, et j'ai bien peur que ce bill n'attaque pas le mal par la racine.

Prenons, par exemple, la compagnie Davies et d'autres dont une partie des produits est marquée pour l'exportation et l'autre pour le marché intérieur. Ces compagnies ne pourront-elles pas réserver les meilleures qualités pour l'exportation et garder les qualités inférieures pour la consommation indigène ? Alors, nous protégerions le consommateur étranger et nous laisserions les Canadiens à la merci de ces industriels. Voilà, à mon sens, la question importante, et elle n'est pas résolue par le bill.

M. LALOR : Il m'est déjà arrivé d'entendre des membres de cette Chambre parler de questions qu'ils ne connaissaient pas, et je crois que l'honorable député de Dufferin (M. Barr), quand il parle des conserves de volaille, rapporte des choses qui lui ont été racontées, mais dont il ne connaît rien personnellement.

M. BARR : J'ai fait l'examen, et je l'ai constaté moi-même.

M. LALOR : Ce n'est pas la première fois que j'entends dire qu'on se sert quelque fois de veau en guise de poulets ou de dindes, mais je crois qu'il n'a jamais été rien dit de plus faux. Je suis convaincu que cette fraude n'a jamais été pratiquée dans Ontario, et c'est là que ces produits sont mis en boîte. L'honorable député d'Elgin-

est (M. Marshall) et moi sommes directeurs d'une compagnie qui possède trente fabriques dans Ontario, et je sais que cela ne se fait pas dans ces établissements.

M. BARR : Comment pouvez-vous le prouver ? Je répète que j'ai constaté la chose moi-même.

M. LALOR : Ce sont des volailles authentiques qui sont mises dans ces boîtes—poulets, dindes, canards, etc. Les boîtes contiennent exactement ce qui est indiqué sur l'étiquette. Il n'y a ni mélange ni substitution. Je me fais un plaisir de fournir ce renseignement aux honorables membres de cette Chambre qui auraient pu croire autre chose.

J'ai moi-même entendu répéter ce que vient de dire l'honorable député de Dufferin; c'est là, en réalité, l'opinion assez générale. Elle est fausse. Dans la province d'Ontario, quiconque achète des conserves de volaille a la certitude que la marchandise est conforme à l'estampille dont elle est revêtue. La plus grande erreur que l'on puisse faire, c'est de dire que les boîtes renferment de la viande de veau ou quelque autre aliment non conforme à l'indication de l'estampille. Ce que l'on vient de dire me rappelle une autre assertion qui fut faite sur le parquet de la Chambre, c'est qu'on fait de la marmelade avec des navets. C'est du nouveau que l'on apprend aux fabricants de conserves alimentaires. Je n'ai jamais entendu tenir de tels propos que par des gens qui ne connaissent absolument rien à cette industrie.

M. MARSHALL : C'est bien à tort que l'honorable député de Dufferin (M. Barr) prétend que les fabricants de conserves substituent d'autre viande à la chair de volaille. Je suis le doyen de ces fabricants—la Aylmer Canning Company existe depuis vingt-trois ans ; elle n'a jamais mis en conserves que la viande de volaille dont le nom est indiqué sur les boîtes. Comme l'a dit mon honorable ami de Haldimand (M. Lalor), l'honorable député de Dufferin (M. Barr), tout médecin qu'il est, parle de choses dont il a une notion assez imparfaite. La science des médecins n'est pas universelle.

M. BARR : J'ai examiné les conserves ; je sais ce qu'elles étaient.

M. TAYLOR : Au cours d'un débat antérieur, le ministre m'a dit que ces conserves alimentaires ne pourraient s'exporter qu'après avoir été inspectées. Son intention est-elle qu'il se trouve à bord de chaque steamer un inspecteur chargé de veiller à ce qu'il ne s'exporte pas de conserves non revêtues de la marque réglementaire ? Selon lui, les conserves de volaille doivent être inspectées et marquées.

Mon honorable ami de Haldimand (M. Lalor) dit qu'il existe dans la province d'Ontario cinquante ou soixante établissements où la mise en conserves de la viande de volaille se fait à la même époque de l'année.

Sera-t-il attaché un inspecteur à chacun de ces établissements ? Au dire du ministre, tous les animaux doivent être inspectés avant l'abatage ; dans ce cas, il faudra autant d'inspecteurs qu'il y aura de fabriques de conserves de volaille. Pour ce qui est des fabriques de conserves de légumes, il suffira, j'imagine, que l'inspecteur y fasse une visite de temps à autre, au cours de la saison ; mais cela ne suffirait pas en ce qui concerne la fabrication des conserves de volaille—et la période de fabrication est longue.

Le ministre dit que les dispositions du projet de loi ne se trouvent pas en conflit avec les lois provinciales ; ne pourrait-il pas donner des explications un peu plus complètes ? Supposons que la compagnie Davies, de Toronto, fabrique des conserves destinées à l'exportation et qu'elle reçoive par le même courrier deux fortes commandes : l'une d'une maison d'Ottawa et l'autre d'une maison de Hull. Elle remplit ces commandes et expédie les marchandises à ses clients. Suivant le ministre, faudra-t-il qu'il se trouve à la frontière interprovinciale, à bord de chaque convoi de chemin de fer—le bill renferme des dispositions relatives aux bateaux à vapeur, mais non à l'égard des chemins de fer—faudra-t-il, dis-je, qu'il se trouve là un inspecteur pour veiller à ce que toutes les marchandises expédiées en dehors de la province soient inspectées et revêtues de la marque réglementaire ? Puisque l'on ne doit pas empiéter sur le domaine provincial, je me demande comment on s'y prendra pour appliquer les dispositions du projet de loi à l'égard de la légion des commerçants qui vont acheter les porcs et les bestiaux par tout le pays pour les expédier ensuite à Montréal en chemin de fer ? Supposons qu'après la mise en vigueur des dispositions du projet de loi, on aille offrir un chargement de wagon de porcs ou de bestiaux à un fabricant de conserves alimentaires, ce dernier sera-t-il obligé d'attendre, avant d'en offrir un prix quelconque, que le sanimaux aient été inspectés ? Dans l'affirmative, les commerçants seront-ils réduits à dire aux cultivateurs à qui ils voudront acheter des animaux : Ces animaux devront être inspectés à Montréal ; si on les trouve propres à l'abatage, nous vous en donnerons tant ; dans le cas contraire, vous n'aurez rien du tout ? Dans la pensée du ministre, le projet de loi doit-il avoir pour effet d'obliger chaque boucher à faire inspecter les animaux avant de les acheter, ou à les faire inspecter à Montréal après les avoir achetés ?

L'hon. M. FISHER : Je commencerai par répondre à la dernière question de l'honorable député (M. Taylor). La manière de procéder qu'il a indiquée est celle qui prévaut à Toronto et en d'autres centres où le commerce des bestiaux se fait sur une grande échelle. C'est aux autorités sanitaires qu'il appartient de dire si tel ou tel animal est propre à la boucherie. Parmi les animaux fournis par les cultivateurs, il s'en trouve parfois qu'il faut rejeter parce qu'ils sont atteints d'actinomycose ou de quelque autre maladie. En pareil cas, les intéressés s'entendent pour supporter le fardeau de la perte. Quels sont les termes de ces sortes d'arrangements, c'est ce que j'ignore.

Pour ce qui est de l'expédition des conserves en dehors des limites d'une province, je dois dire que la compagnie Davies violerait la loi en expédiant à Hull des conserves qui n'auraient pas été inspectées. Du reste, il suffit qu'une maison de cette importance sache qu'elle se rendrait passible de peines en agissant de la sorte pour qu'elle s'en abstienne. Voilà pourquoi j'estime qu'il n'y a pas lieu de prescrire l'inspection à bord des convois de chemins de fer.

On a aussi parlé des établissements où l'on fabrique des conserves de poulet. J'ignorais qu'il y en eût un aussi grand nombre. Il y aura peut-être lieu de remettre la question à l'étude ; il sera peut-être nécessaire de mettre le poulet dans la même catégorie que le poisson.

M. TAYLOR : Non seulement le poulet, mais aussi le canard, le dindon, etc.

L'hon. M. FISHER : Par poulet, j'entends toutes les volailles. Il y aura peut-être lieu de les mettre toutes dans la même catégorie que les poissons, les fruits et les légumes. C'est un point à étudier.

Il a aussi été question de l'inspection à bord des navires des conserves destinées à l'exportation. Cette inspection se fait déjà par les soins de la douane, chaque fois qu'elle est appelée à délivrer un certificat de congé à un navire quelconque.

M. SMITH (Wentworth) : On ne semble pas avoir déterminé ce qui constituera une infraction à la loi en ce qui concerne les conserves de fruits et de légumes ; le bill prescrit simplement l'inspection. L'article relatif à ce sujet porte que les marchandises devront être marquées ou étiquetées en la manière prescrite par le ministre. Qu'est-ce que cela signifie ?

Supposons qu'un inspecteur se transporte à un établisement où il examine 1,000 boîtes de conserves; que devra-t-il faire s'il en trouve une qui soit crevée ou défectueuse de quelque manière? Pour dire que les 999 autres boîtes ne sont pas bonnes, il lui faudrait les ouvrir. De quelle offense serait trouvé coupable le fabricant de conserves chez qui un inspecteur trouverait une boîte ou dix boîtes de conserves devenues impropres à la consommation à la suite de circonstances quelconques? On peut mettre en boîtes d'excellents aliments dont la mauvaise cuisson ou une fissure peut amener l'altération. De même le mouvement d'un navire est susceptible de déterminer la fermentation de certaines conserves qui étaient irréprochables lorsqu'elles se trouvaient en entrepôt. Je ne trouve dans le projet de loi aucune disposition déterminant quelles

seront, en pareil cas, l'offense du fabricant de conserves, la peine dont il sera passible, la ligne de conduite que devra suivre l'inspecteur.

L'hon. M. FISHER : Mon idée est que l'application des dispositions de la loi soit faite en conformité de règlements que nous établirons. Je me suis efforcé de trouver une formule d'étiquette qui pût être insérée dans la loi même. Cela vaut mieux, je crois, que de s'en rapporter aux règlements. L'employé chargé d'inspecter des boîtes de conserves ne peut pas examiner le contenu de chacune, mais s'il en trouve une qui ait une fissure ou soit défectueuse de quelque manière, il examinera les autres avec un peu plus de soin.

Quant à l'inspection des conserves de fruits et de légumes, elle devra revêtir un caractère général: elle portera surtout sur la propreté de la fabrique, sur les conditions hygiéniques et la qualité des produits mis en conserves. Le rôle de l'inspecteur se borne à constater les conditions générales dans lesquelles se trouve l'établissement au moment de sa visite. En assujétissant ces fabriques à l'inspection, nous voulons seulement autoriser les inspecteurs à y pénétrer. Autre est l'objet des lois provinciales sur l'inspection. On me dit que certaine de ces lois exige que l'inspection soit faite par des femmes, parce qu'elles sont tenues de s'enquérir des conditions faites aux femmes et aux enfants travaillant dans les fabriques. Dans les provinces d'Ontario et de Québec, et peut-être aussi ailleurs, la loi pourvoit à la nomination d'un inspecteur chargé de surveiller l'état des machines et de l'outillage des fabriques, afin que les ouvriers n'y courent aucun danger. Un troisième inspecteur a mission de veiller aux conditions hygiéniques des fabriques; cet inspecteur pourrait peut-être être chargé de l'application de certaines des dispositions de la loi nouvelle. Ainsi, c'est à lui qu'il appartient de veiller à ce que les cabinets de toilette soient bien tenus et à ce que le travail des ouvriers s'effectue dans des conditions conformes aux règles de l'hygiène.

Pour ceux qui savent ce qu'est l'inspection provinciale il est évident que son objet diffère sensiblement de celle que prévoit notre projet de loi. Pour être utile, l'inspection provinciale ne donne pas, comme le font les dispositions du bill, l'assurance que les produits de la fabrication seront purs et sains.

M. SMITH (Wentworth): J'apprends avec plaisir que le ministre se propose d'insérer les règlements dans le projet de loi.

L'hon. M. FISHER : Tout ce qu'il sera possible d'y insérer.

M. SMITH (Wentmorth) : Voilà la plus sérieuse objection que je trouvais au bill; je suis bien aise que l'honorable ministre l'ait dissipée.

L'hon. M. FISHER : Et moi, je suis bien content que ce débat ait eu lieu. Je crois maintenant que nous pourrons, à une prochaine séance, étudier séparément chacun des articles du projet de loi, car je me propose d'y apporter une couple de modifications de peu d'importance.

Je propose le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance pour l'examen des articles séparément.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la Séance.

VOIES ET MOYENS—DISCUSSION SUR LA NOMINATION DE NOUVEAUX SENATEURS.

L'hon. M. FIELDING : Monsieur l'Orateur, si je propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, ce n'est pas pour qu'elle passe à l'étude des annexes du tarif, mais plutôt pour fournir aux membres de la Chambre l'occasion de soulever les questions qu'ils désirent mettre à l'étude.

M. CROCKET : Avant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, j'appellerai son attention sur la nomination récente de deux sénateurs pour représenter le Nouveau-Brunswick dans l'autre Chambre du Parlement. Bien que cette nomination ait été faite à la dernière séance du conseil des ministres, samedi dernier, ce n'est qu'hier que le premier ministre a pu nous en communiquer officiellement la nouvelle. Représentant du Nouveau-Brunswick, je saisis la première occasion qui m'est offerte pour protester contre la nomination de ces deux sénateurs. Je me plais à croire que nul ne me prêtera l'intention de m'attaquer à la personne des deux hommes qui viennent d'être appelés à occuper un poste aussi élevé. L'une des deux nouveaux sénateurs, M. Daniel Gillmor, jouit de la considération de tous, et chose plus importante encore, lorsqu'il s'agit d'entrer au Sénat, c'est un homme riche.

Quant à l'honorable M. John Costigan, force m'est bien de dire que c'est un citoyen très respectable ; mais comme on n'a jamais vu au Canada d'homme public faire autant de honteuses courbettes dans le but d'obtenir des faveurs politiques, je dois avouer que sa longue carrière n'est guère de nature à lui mériter la confiance ou le respect de ceux qui considèrent que la politique ne consiste pas uniquement, au Canada, à décrocher des faveurs ou des emplois pour soi-même ou pour des amis.

Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, ce n'est pas cet aspect de la question que je me propose de discuter: je laisse ce soin au Gouvernement et à ses partisans du Nouveau-Brunswick, au Gouvernement et aux

nombreux citoyens de cette province qui aspiraient à cet honneur. Ce que je trouve répréhensible dans le choix de ces deux nouveaux sénateurs, c'est que le Gouvernement ait jugé à propos de le faire en dehors de la province du Nouveau-Brunswick. L'honorable M. John Costigan et M. Daniel Gillmor n'habitant pas cette province, j'accuse ici le Gouvernement d'avoir manifestement violé la lettre et l'esprit de la Constitution en les appelant au Sénat. Il est incontestable que la première condition que doit remplir celui qui est nommé sénateur, c'est d'habiter la province qu'il doit représenter au Sénat. L'article 23 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord détermine ainsi les qualités requises de chaque membre du Sénat :

1. Il devra être âgé de trente ans révolus.
2. Il devra être sujet britannique.
3. Il devra posséder, dans la province pour laquelle il est nommé, des immeubles de la valeur de quatre mille dollars en sus de toutes rentes, dettes, charges, hypothèques et redevances.
4. Ses propriétés mobilières et immobilières devront valoir, somme toute, quatre mille dollars, en sus de toutes ses dettes et obligations.
5. . . .

C'est sur ce paragraphe-ci que je me propose d'insister tout particulièrement.

5. Il devra être domicilié dans la province pour laquelle il est nommé.

La conclusion qui se tire nécessairement de ce paragraphe, c'est que nul ne peut être nommé sénateur qui n'habite pas la province qu'il est appelé à représenter au Sénat. Cette disposition est très sage ; on ne devrait appeler au Sénat que des personnes dont les intérêts sont intimement liés à ceux de la province qu'elles représentent. Différentes sont les dispositions relatives à la représentation dans la Chambre des communes ; tout sujet britannique peut représenter une division électorale quelconque, qu'il y ait ou non son domicile. Le choix du représentant se faisant par voie d'élection, c'est aux électeurs qu'il appartient de décider si leur député doit ou ne doit pas habiter la division. Mais les sénateurs sont nommés par le conseil des ministres, et leur nomination doit se faire en conformité des dispositions de la Constitution qui l'autorisent. Il est bien établi en droit, tous les avocats qui siègent ici ne sont pas sans le savoir, le domicile légal d'une personne, au point de vue de son éligibilité, c'est celui où elle séjourne d'une manière constante et permanente, et où elle a l'intention de revenir lorsqu'elle s'en absente. En outre, nul ne peut avoir plus d'un domicile légal à la fois. Ces points de droit sont incontestables. Nul ne saurait nier qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord le sénateur soit tenu d'avoir un domicile fixe et permanent dans les limites de la province qu'il représente.

Ceci posé, je me permettrai, sans vouloir blesser ceux qui ne pensent pas comme moi, d'affirmer que l'honorable M. John Costigan et M. Gillmor ne sont, ni l'un ni l'autre, domiciliés dans la province du Nouveau-Brunswick. Comme tous les citoyens de cette ville, les membres de la Chambre savent fort bien que M. Costigan habite Ottawa, ville de la province d'Ontario. C'est ici qu'il passe la plus grande partie de son temps, qu'il a son foyer, et bien qu'il représente le comté de Victoria, province du Nouveau-Brunswick, il n'habite ni ce comté ni aucun autre de la province. Lorsqu'il se rend au Nouveau-Brunswick, on l'y considère comme un visiteur ; du reste, il ne fait que de très rares apparitions dans cette province. Il lui arrive bien une fois par-ci par-là d'aller passer dans son comté une couple de semaines qu'il consacre aux plaisirs de la chasse et de la pêche, mais cela ne lui constitue pas dans la province un domicile lui conférant le cens d'éligibilité au Sénat. Je constate qu'il est depuis nombre d'années contribuable et électeur de la ville d'Ottawa ; je me suis laissé dire, mais je ne saurais l'affirmer d'une manière positive, qu'il a voté aux élections de la province d'Ontario. Il n'aurait certainement pas pu voter au Nouveau-Brunswick, parce que la loi de cette province veut qu'avant de pouvoir donner son suffrage, l'électeur ait habité la division électorale durant une période d'au moins douze mois. J'affirme donc que c'est dans la province d'Ontario et non dans celle du Nouveau-Brunswick que M. Costigan se trouve domicilié, et que le Gouvernement a violé la Constitution et foulé aux pieds les intérêts du Nouveau-Brunswick en choisissant, pour représenter cette province au Sénat, un citoyen de la province d'Ontario.

Il n'est peut-être pas hors de propos de signaler ici un fait tendant à indiquer que la population d'Ontario considère plutôt M. Costigan comme un des siens. En effet, les journaux de ce jour nous apportent la nouvelle qu'il a été présenté officiellement au Sénat par deux sénateurs de la province d'Ontario : les honorables MM. Scott et Coffey. Si je ne me trompe, l'un des plus dignes représentants du Nouveau-Brunswick au Sénat, l'hon. M. John V. Ellis, se trouvait, ainsi que d'autres sénateurs de cette province, à Ottawa et assistait même à la séance à laquelle M. Costigan fut présenté au Sénat, et cependant, chose singulière, ce nouveau représentant du Nouveau-Brunswick fut introduit par deux sénateurs représentant la province d'Ontario.

Les circonstances qui se rattachent à la nomination de M. Gillmor sont à peu près les mêmes. M. Gillmor est un homme très digne et je me plais à reconnaître qu'il jouit d'une réputation intacte ; mais il appert qu'il est depuis plus de quinze ans propriétaire et contribuable à Westmount, près Montréal. C'est là que se trouvent sa principale place d'affaires et son domicile per-

manent. D'après l'Almanach des adresses de Montréal, il habite à Westmount, n° 4149 rue Dorchester. Il est vrai que M. Gillmor se transporte parfois dans la province du Nouveau-Brunswick, mais il ne lui est arrivé qu'une seule fois, au cours de ces dernières années, d'aller passer quelques semaines de la saison d'été à la maison de feu son père, dans le comté de Charlotte. Il est vrai aussi qu'il fut candidat ministériel dans le comté de Charlotte aux dernières élections générales, mais, je le répète, cette circonstance ne suffit pas à lui créer un domicile légal dans la province.

Voilà pour le domicile des deux nouveaux sénateurs. J'ai déjà invoqué à cet égard un précepte de droit bien connu de tous les avocats qui siégent ici ; or, j'ai par devers moi le 30e volume des rapports de la cour suprême du Canada, qui renferme une sentence prononcée très récemment par ce tribunal sur ce sujet même. En cette affaire, il s'agissait de l'appel interjeté par Siméon Jones contre une répartition d'impôt faite par la ville de Saint-Jean (N.-B.). L'exposé des faits est ainsi conçu :

> En 1893, Jones vendit sa brasserie de Saint-Jean à trois de ses fils et mit sa maison et ses biens mobiliers en fidéicommis pour le bénéfice de ses enfants adultes. Il s'en alla ensuite à New-York où il se fit courtier ; il ouvrit des bureaux à cet endroit et prit à certain hôtel une chambre dont il ne paya le prix que le temps qu'il l'occupa. Au cours de chacune des quatre années qui suivirent, il alla passer régulièrement quatre mois à Saint-Jean tant pour y voir ses enfants que pour se reposer des affaires. Durant ses visites annuelles à Saint-Jean, il ne s'occupa pas d'affaires, se contentant d'assister aux réunions des directeurs de la banque du Nouveau-Brunswick. A New-York, il n'eut jamais à payer d'impôt personnel et ne prit aucune part aux affaires municipales. En 1897, la ville de Saint Jean ayant imposé des biens immobiliers qui lui appartenaient en propre, il en appela de cette répartition de l'impôt, mais ce fut en vain ; pour la faire annuler, il demanda ensuite l'émanation d'un certiorari.

Se fondant sur ces faits, la cour suprême décréta que M. Jones n'était pas domicilé à Saint-Jean. Ceux d'entre mes honorables collègues de la Chambre qui ont daigné suivre cet exposé des faits ne sont pas sans avoir remarqué qu'en cette affaire la présomption de domicile était beaucoup plus forte que dans le cas de MM. Costigan et Gillmor. M. Jones payait seulement le temps qu'il l'occupait la chambre d'hôtel où il logeait à New-York. Il n'était pas contribuable de cette ville et n'y avait jamais pris part aux affaires municipales. M. Gillmor, je le répète, est depuis plus de quinze ans propriétaire, contribuable et électeur de Wesmount.

Il semble donc que le Gouvernement ait violé la Constitution en appelant à représenter le Nouveau-Brunswick dans la chambre du Sénat une personne domiciliée dans la province de Québec et une autre domiciliée dans celle d'Ontario. Le nombre des représentants du Nouveau-Brunswick au Parlement n'est pas déjà si considérable que nous consentions à nous dépouiller de nos droits au profit de la province d'Ontario ou de celle de Québec, et le premier ministre et ses collègues du cabinet, le ministre des Chemins de fer surtout, s'apercevront sans doute que la population du Nouveau-Brunswick n'est pas disposée à fermer les yeux sur une violation aussi outrageante de ses droits.

Lorsque, en 1896, les libéraux furent portés au pouvoir, le Nouveau-Brunswick comptait deux représentants au sein du cabinet. Le premier soin du chef du Gouvernement fut de faire disparaître l'un de ces représentants. On sait que le nombre des représentants du Nouveau-Brunswick dans la Chambre des communes fut réduit, de seize qu'il était, à douze, et que cette réduction suscita beaucoup de mécontentement ; l'opinion se souleva à tel point que le gouvernement de la province dut s'adresser à la cour suprême pour faire décider si, aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, cette réduction était juste et légitime. Pour réclamer son droit au nombre complet de ses représentants, le gouvernement du Nouveau-Brunswick se fonda, dans une large mesure, sur les dispositions constitutionnelles relatives à la représentation des Provinces maritimes au Sénat ; il allégua que la Constitution garantissait aux Provinces maritimes, bien que moins grandes, le même nombre de représentants qu'à celles d'Ontario et de Québec. En outre, lorsque l'honorable député de Perth-sud (M. McIntyre) proposa la revision de la constitution du Sénat, le très honorable premier ministre allégua la raison suivante pour s'opposer à toute proposition tendant à l'abolition de cette chambre du Parlement :

> Mais la raison qui me paraît absolument concluante et décisive, c'est que, eu égard à notre mode de gouvernement, cette disposition constitue la sauvegarde dont les petites provinces ont absolument besoin pour les protéger contre tout empiétement que leurs plus grandes sœurs pourraient tenter sur leurs droits.

Le premier ministre faisait alors allusion à la disposition constitutionnelle concernant la représentation des petites provinces au Sénat. Je dois dire que le raisonnement de mon très honorable ami me frappa beaucoup, et qu'il eût suffi à me déterminer à combattre toute proposition tendant à la suppression du Sénat.

La Chambre ne manquera pas, j'en suis sûr, de saisir à quel point cette question importe à la province du Nouveau-Brunswick. A l'heure actuelle, nous avons droit à dix sièges au Sénat, et cependant le Gouvernement attribue aujourd'hui du même coup deux de ces sièges à d'autres provinces ; d'un seul coup il réduit d'un cinquième le nombre des représentants du Nouveau-Brunswick au sein de la Chambre haute.

Je le répète donc de nouveau, il s'agit en ce moment d'une affaire grosse des plus graves conséquences pour la population du Nouveau-Brunswick ; aussi n'ai-je pu, moi qui représente ici une division électorale de cette province, laisser passer l'événement sans élever la voix contre un tel empiétement sur nos droits.

M. DANIEL : Je me joins à mon honorable collègue d'York (N.-B.) (M. Crocket) pour dénoncer les deux nominations que l'on vient de faire au Sénat. Mon honorable ami a exposé la question de la meilleure façon possible, tant au point de vue des faits qu'à celui de la légalité. Nous n'ignorons pas que le premier ministre n'est pas tenu de nous consulter au sujet des conseils qu'il peut être appelé à donner à Son Excellence relativement aux choix des sénateurs. Toutefois, ces nominations ne nous laissent pas indifférents, et lorsqu'il s'en trouve qui soient, à nos yeux, entachées d'illégalité, le moindre de nos devoirs est de les dénoncer avec toute l'énergie dont nous sommes capables.

On dirait presque que le premier ministre en est venu à l'opinion qu'il ne se trouve pas au Nouveau-Brunswick deux hommes dignes de représenter cette province au Sénat. Mais quelles qualités possèdent donc ceux que l'on vient de nommer sénateurs ? Ils ne possèdent assurément pas la qualité essentielle de domiciliés prévue par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. M. Gillmor fut, il est vrai, vaincu à la dernière élection générale ; mais il n'est pas seul à se glorifier du titre de candidat rejeté. Ce titre, d'autres le portent, qui possèdent, en vertu, cette autre qualité qui semble faire défaut à M. Gillmor. Quelque opinion que l'on ait à l'égard du cas de M. Costigan, les faits exposés ce soir par mon honorable ami de York (M. Crocket) établissent au delà de tout doute que M. Gillmor habite actuellement et depuis quinze ans à Westmount, près de Montréal, province de Québec. Il est certain qu'il lui est arrivé de se transporter au Nouveau-Brunswick durant le belle saison ; il est bien certain aussi qu'il possède dans cette province une villa sise au bord de la mer ; mais cela ne suffit pas à le revêtir de la qualité de domicilié prévue par la loi constitutionnelle.

Pas plus qu'aucun autre membre de la gauche je n'ai rien à reprocher personnellement aux deux nouveaux sénateurs ; mais, pour ma part, je crois devoir protester contre la nomination, à titre de représentant du Nouveau-Brunswick, d'une personne qui, aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ne peut pas représenter cette province au Sénat. Je vois ici d'autres députés du Nouveau-Brunswick ; je les défie de déclarer, de quelque côté qu'ils siègent, que les deux dernières nominations leur agréent. S'en trouvera-t-il un seul pour approuver le choix du Gouvernement? Dans l'affirmative, je serai bien aise de savoir sur quoi il se fondera.

Mon honorable collègue de York (M. Crocket) ayant traité la question sous ses aspects les plus divers, je ne crois pas devoir faire d'autres observations. En prenant la parole, je n'avais d'autre intention que celle de dénoncer la nomination au Sénat, à titre de représentant du Nouveau-Brunswick, d'une personne ne possédant pas les qualités prescrites à cet égard par la constitution.

Sir WILFRID LAURIER : Si j'ai bien compris leurs observations au sujet de la nomination des deux nouveaux sénateurs, les honorables députés d'York (M. Crocket) et de Saint-Jean (M. Daniels) ne mettent pas en doute la sagesse des avis donnés à Son Excellence par ses conseillers responsables ; ils ont plutôt contesté la légalité de la nomination des honorables MM. Costigan et Gillmor. Ils n'ont pas nié que ces deux messieurs soient aptes à occuper, à occuper dignement la charge élevée à laquelle ils viennent d'être appelés ; tout ce qu'ils trouvent à redire au choix que nous avons fait, c'est que les nouveaux sénateurs ne possèdent pas les qualités prescrites par la lettre. . .

M. CROCKET : Et par l'esprit de la constitution.

Sir WILFRID LAURIER : Disons aussi par l'esprit de la constitution—je n'y vois aucun inconvénient. Mais si ces deux nominations ne sont conformes ni à la lettre ni à l'esprit de la constitution, mes honorables amis ont poussé la bonté par trop loin en se bornant à une simple protestation. Il existe un moyen plus efficace que cela de remédier à la situation. En l'espèce, il s'agit d'une question de légalité. Or, si les deux personnes qui viennent d'être appelées à siéger au Sénat sont dépourvues des titres nécessaires, leur nomination est, à mon sens, illégale et, dans ce cas, nulle et de nul effet. Pour décider une question comme celle-ci, il existe un tribunal compétent, et ce tribunal n'est pas la Chambre des communes, mais le Sénat lui-même, c'est-à-dire la Chambre à laquelle ces deux messieurs viennent d'être appelés.

Que mon honorable ami d'York (M. Crocket) me permette de lui rappeler quelles sont, à cet égard, les prescriptions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Il y est dit que la personne appelée à siéger au Sénat doit remplir certaines conditions, qu'elle doit notamment avoir atteint un âge déterminé, être domiciliée dans la province pour laquelle elle est nommée et posséder dans cette province pour une certaine somme de biens immobiliers. Pour plus de précision et de clarté, je citerai le texte même de la loi :

23. Les qualifications d'un sénateur seront comme suit :

1) Il devra être âgé de trente ans révolus ;

2) Il devra être sujet né de la reine, sujet de la reine naturalisé par acte du parlement de la Grande-Bretagne, ou du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et l'Irlande, ou de la législature de l'une des provinces du Haut-Canada, de la Nouvelle-Ecosse, ou du

Nouveau-Brunswick, avant l'union, ou du parlement du Canada, après l'union ;

3) Il devra posséder, pour son propre usage et bénéfice, comme propriétaire en droit ou en équité, des terres ou ténements tenus en franc et commum socage,—ou être en saisine ou possession, pour son propre usage et bénéfice, de terres ou ténements tenus en franc-alleu ou en roture dans la province pour laquelle il est nommé, de la valeur de quatre mille piastres en sus de toutes rentes, dettes, charges, hypothèques et redevances, qui peuvent être attachées, dues et payables sur ces immeubles ou auxquelles ils peuvent être affectés ;

4) Ses propriétés mobilières et immobilières devront valoir, somme toute, quatre mille piastres, en sus de toutes ses dettes et obligations ;

5) Il devra être domicilié dans la province pour laquelle il est nommé.

Plus loin, la loi dit que le sénateur est nommé à vie. Mais le cas où un siège devient vacant est aussi prévu. Et quand un siège devient-il vacant ? A l'instant même où celui qui l'occupe cesse de remplir les conditions prescrite par la loi. S'il cesse d'être domicilié dans la province pour laquelle il est nommé, il cesse d'être sénateur ; s'il cesse de posséder la qualité reposant sur la propriété, il cesse d'être sénateur. Voici le texte même de la constitution sur ce point :

31. Le siège d'un sénateur deviendra vacant. . . .

La loi est impérative à l'égard de chacun des cas ci-après.

1) Si, durant deux sessions consécutives du Parlement, il manque d'assister aux séances du Sénat ;

2) S'il prête un serment, ou souscrit une déclaration ou reconnaissance d'allégeance, obéissance ou attachement à une puissance étrangère, ou s'il accomplit un acte qui le rend sujet ou citoyen, ou lui confère les droits et les privilèges d'un sujet ou citoyen d'une puissance étrangère ;

3) S'il est déclaré en état de banqueroute ou de faillite, ou s'il a recours au bénéfice d'aucune loi concernant les faillis, ou s'il se rend coupable de concussion ;

4) S'il est atteint de trahison ou convaincu de félonie, ou d'aucun crime infamant ;

5) S'il cesse de posséder la qualification reposant sur la propriété ou le domicile.

Ainsi, monsieur l'Orateur, celui qui, ayant été appelé à siéger au Sénat, cesse de posséder la qualité reposant sur la propriété ou le domicile, cesse, par le fait même, d'être sénateur, et son siège devient vacant. Mais à quel tribunal appartient-il de prononcer qu'il ne remplit plus les conditions prescrites par la loi ? Est-ce à la Chambre des communes ?

Je me soumets, en toute déférence, à l'opinion de l'honorable député d'York comportant que ce n'est pas à la Chambre des communes de juger ce point, mais au Sénat, c'est-à-dire à la Chambre où l'honorable gentleman vient d'être appelé à siéger. Il est vrai que l'honorable député n'a pas expressément dit que son opinion était telle que je l'ai représentée ; mais, de fait, en signalant ce point à l'attention de la Chambre, c'est cette opinion-là qu'il exprime.

M. CROCKET : Je savais parfaitement que c'est au Sénat lui-même de juger si un citoyen a les qualités requises pour être sénateur. Aussi n'ai-je voulu parler que de la responsabilité du Gouvernement au sujet de ces nominations qu'il n'aurait pas dû faire.

Sir WILFRID LAURIER : Je vois ce qui en est. Mon honorable ami veut tenir le Gouvernement responsable avant que la question soit soumise à l'autorité compétente. Il se contente d'affirmer que ce sénateur ne demeure pas dans la province qu'il a été appelé de représenter, et il reproche au Gouvernement cette prétendue illégalité avant que la Chambre où ce monsieur doit siéger ait eu l'occasion de décider cette question, qui peut être soulevée au Sénat, n'importe quand, par un membre du Sénat. Mon honorable ami concède que ce n'est pas à la Chambre des communes de décider le point. Il se peut que mon honorable ami soit d'opinion que M. Costigan ne demeure pas dans la province du Nouveau-Brunswick, mais à Ottawa ; mais ce ne serait là que son opinion.

M. CROCKET : C'est l'opinion générale dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne crois pas que l'honorable député ait été autorisé à parler au nom du Nouveau-Brunswick, sur ce point.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a déjà plusieurs fois que l'on déclare un siège vacant, au Sénat. Cela est arrivé encore il y a trois ou quatre ans. On a alors déclaré que le sénateur dont il était question avait perdu son siège, non pas parce qu'il demeurait en dehors de la province qu'il représentait, ni parce qu'il ne possédait plus assez de propriété foncière, mais parce que, pendant deux sessions consécutives, il n'avait pas siégé au Sénat. Saisi de ce cas, le Sénat rendit la décision que je viens de mentionner. Le Sénat a aussi établi certaines règles, d'après lesquelles un sénateur peut être cité devant cette Chambre-là sur la question de propriété foncière. Ces règles sont en vigueur aujourd'hui, et on peut les invoquer. Mon honorable ami admettra donc avec moi que ce n'est pas à la Chambre des communes de trancher ces questions-là. Sans doute, nous sommes responsables de l'avis que nous avons donné à Son Excellence, et nous devons en subir les conséquences. Mon honorable ami dit que nous avons fait erreur, violé la constitution et conseillé à Son Excellence d'appeler au Sénat deux messieurs qui n'ont pas toutes les qualités requises par la constitution, parce qu'ils ne demeurent pas dans la province qu'ils représentent. S'il est prouvé qu'il en est ainsi, nous méritons la censure de la Chambre des communes, mais

cette Chambre n'a pas droit de nous blâmer avant que le point en question ait été examiné et jugé par le seul corps qui ait droit de ce faire, c'est-à-dire par le Sénat.

Mon honorable ami allègue que M. Costigan demeurait à Ottawa, et il a établi hors de tout doute que jusqu'à ces derniers temps, peut-être jusqu'à l'année dernière, M. Costigan demeurait à Ottawa. L'histoire de M. Costigan est bien connue, il est dans la politique depuis plus de quarante ans. Il est originaire du Nouveau-Brunswick, où il a demeuré jusqu'à ce qu'il fût ministre. Il s'en vint alors demeurer à Ottawa, y acquit des biens-fonds, y vota et y eut son domicile. Mais je dirai à mon honorable ami que j'avais prévu son objection. Quand le nom de M. Costigan me fut suggéré, je fis des recherches. Si M. Costigan est cité devant le Sénat, il sera démontré qu'il ne demeure plus à Ottawa, qu'il a disposé de toute la propriété foncière qu'il y possédait et en a acheté d'autre à Edmundston (Nouveau-Brunswick), où il habite maintenant.

M. CROCKET : Monsieur le premier ministre pourrait-il dire depuis quand M. Costigan habite à Edmundston ?

Sir WILFRID LAURIER : Non. Mais on m'a cependant affirmé qu'il y habite. Je l'ai cru et j'ai agi en conséquence. Si j'ai eu tort, s'il est vrai que l'avis par moi donné à Son Excellence en ma qualité de chef du Gouvernement résultait d'un faux renseignement et que M. Costigan habite encore à Ottawa et y possède encore des biens-fonds on peut entreprendre de l'établir au Sénat. Tout ce que j'ai à dire en attendant, c'est que l'accusation de mon honorable ami est tout à fait prématurée et qu'il n'a pas droit, dans le moment, et quoi qu'il puisse en dire, de porter cette accusation. Je conteste absolument l'assertion que M. Costigan ne demeure pas dans la province du Nouveau-Brunswick et n'y a pas de biens-fonds. Ainsi de M. Gillmor. Il a une maison à Montréal où il passe une bonne partie de l'année. Je tiens de source indiscutable et j'ai toute raison de croire que M. Gillmor possède aussi des biens-fonds dans la ville de Saint-George, qu'il demeure dans cette ville une bonne partie de l'année, autant qu'à Montréal, et que, de fait, il a son domicile dans la province du Nouveau-Brunswick.

Je cite ces faits pour ce qu'ils valent, tels qu'on me les a exposés, comme défiant toute contradiction. Il est donc impossible à l'honorable député d'York (N.-B.) et à qui que ce soit de soutenir que M. Gillmor ne possède pas de biens-fonds dans la ville de Saint-George ou qu'il n'y demeure pas. Je prétends, pour toutes ces raisons, que le Gouvernement n'a ni violé la constitution, ni fait aucun mal, et que, en fin de compte, lorsque nous avons dit à Son Excellence le Gouverner général que M. Costigan demeurait à Edmundston et M. Gillmor à Saint-George, nous lui avons fait une déclaration indiscutable. Il se peut, quand même, que nous ayons eu tort, que ce qu'on nous a affirmé comme vrai ne le soit pas; dans ce monde, tout prête au doute, il n'y a rien d'absolu. Alors, mon honorable ami doit s'adresser non pas à la Chambre des communes, mais au Sénat. Si le Sénat en arrive à la conclusion que M. Costigan et M. Gillmor ne résidaient pas où il le devaient lorsqu'on les a nommés, et que, par conséquent, il leur manquait une des qualités requises, mon honorable ami pourra alors, mais alors seulement, venir demander à la Chambre des communes de nous blâmer.

M. STOCKTON : Je ne consacrerai que quelques minutes à la discussion de cette question. Je dirai tout d'abord qu'en cherchant à répondre à l'honorable député d'York, monsieur le premier ministre s'est beaucoup attaché à plaider un point spécial : qui dit constitution fédérale dit équilibre entre les diverses localités qui envoient des représentants ici pour légiférer. Dans le but de protéger cet équilibre, lorsqu'on a formé la confédération on a accordé au Nouveau-Brunswick douze sénateurs, à la Nouvelle-Ecosse, douze, à la province d'Ontario, vingt-quatre, à la province de Québec, vingt-quatre, à condition que lorsque l'île du Prince-Edouard entrerait dans l'Union, la province du Nouveau-Brunswick et celle de la Nouvelle-Ecosse n'en auraient plus que dix chacune. Il est donc important que les plus petites provinces du Dominion veillent avec un soin jaloux au respect de leurs droits, à la conservation de l'équilibre établi par la constitution. Je sais qu'en nommant MM. Costigan et Gillmor, sénateurs, l'autre jour, on a violé l'esprit et la lettre de notre constitution. Ces messieurs ne résident pas dans la province du Nouveau-Brunswick. Selon le véritable sens légal du mot, ils ne sont pas des habitants du Nouveau-Brunswick.

Mais, dit mon honorable ami, s'il y a une erreur, il y a aussi un tribunal pour la corriger. Il était du devoir de mon honorable ami et de son gouvernement de représenter à Son Excellence le Gouverneur général, qu'il ne serait pas du tout question d'erreur, il lui incombait de s'assurer si les hommes qu'il s'agissait de faire sénateurs étaient indiscutablement qualifiés et avaient les capacités requises pour occuper les postes auxquels on les a nommés. Prenons, par exemple, la province de Québec; c'est un principe différent qui y règne par rapport à la nomination des sénateurs. Ils doivent venir de certains districts particuliers, ce qui constitue une différence par rapport aux autres provinces de la confédération.

Que dirait la population de la province de Québec si mon très honorable ami nommait un certain nombre de citoyens de Québec ou de Montréal, n'habitant pas dans les districts qu'il les aurait appelés à représenter, et qu'il répondît aux objections faites à ces nominations : mais il y a un tribunal,

si vous croyez que ces messieurs n'ont pas les qualités requises, demandez-lui de s'en enquérir et de décider? Voilà, pourtant, ce que dit mon très honorable ami au sujet de la nomination de MM. Costigan et Gillmor.

Mais quel est ce tribunal ? Le Sénat du Canada ! Je le déclare à mon honorable ami, si nous pouvions nous adresser à une cour de justice, les nominations qu'il vient de faire seraient vite annulées. S'il nous était permis de nous adresser à une des cours suprêmes de ce pays, la jurisprudence, les principes qui régissent de pareils cas ne nous laisseraient pas longtemps dans l'incertutide au sujet du jugement à intervenir. Mais nous pouvons nous adresser au Sénat, un corps politique contre la suppression duquel je voterais, il est vrai, si elle était demandée, car je suis en faveur du système comportant l'existence de deux Chambres. Cependant, je le déclare à la députation tout entière, appeler des citoyens à siéger au Sénat par motifs purement politiques et sans qu'ils aient les qualités requises, c'est fournir au peuple un terrible argument en faveur de l'abolition du système de la dualité des Chambres législatives.

Je le demande, n'y avait-il pas au Nouveau-Brunswick d'autres hommes capables et en état d'occuper ce poste ? Je citerai l'honorable député de Kent (M. LeBlanc), l'ancien député de Saint-Jean (N.-B.) (le colonel Tucker) et je pourrais en citer une demi-douzaine d'autres qui demeurent évidemment au Nouveau-Brunswick. N'étaient-ils pas qualifiés et ne pouvaient-ils pas faire des sénateurs aussi capables que ceux qui viennent d'être nommés illégalement? Je ne conteste nullement la valeur de MM. Costigan et Gillmor. Mais suffit-il à M. Gillmor de posséder, dans le comté de Charlotte, une villa où sa famille passe l'été pour être classé habitant de la province du Nouveau-Brunswick et habile à la représenter au Sénat? De ce que, habitant et contribuable d'Ottawa, un monsieur fait la pêche dans la partie supérieure du fleuve Saint-Jean ou chasse l'orignal et le caribou dans les solitudes du nord du Nouveau-Brunswick, faut-il conclure qu'il devient *ipso facto*, habile à représenter cette province sur les bancs du Sénat ? Je ne pouvais pas croire que mon très honorable ami le prétendrait, et cependant il l'a prétendu.

Il dit que ce n'est pas ici qu'il faut en parler. Mais l'acte dont il s'agit n'est-il pas du domaine de l'exécutif? N'est-ce pas un acte dont le Gouvernement est responsable? N'est-ce pas un acte que nous, les représentants du Nouveau-Brunswick, devons signaler à l'attention de la population de cette province-là? J'affirme donc que, constitutionnellement et d'après toutes les règles et tous les usages parlementaires, nous avons droit et devons même faire connaître, d'ici, à la population du Nouveau-Brunswick comment ces nominations se sont faites et combien inéligibles étaient les citoyens que le Gouvernement a nommé pour remplir ces vacances. Depuis quand M. Costigan demeure-t-il à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick? Personne, au Nouveau-Brunswick, ne pourrait vous le dire. Quant à mon ami M. Gillmor, pour qui j'ai la plus grande estime, on le voit, de temps à autre, dans la province du Nouveau-Brunswick, lorsqu'il s'y fait une élection ou que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux lance ses cohortes dans la ville de Saint-Jean, pour y tenir un congrès électoral. C'est alors que M. Gillmor fait son apparition.

L'hon. M. FOSTER : Est-il de Saint-George?

M. STOCKTON : Non pas. Il est de Montréal et il y retourne. Selon la logique de mon honorable ami il est un habitant de la province du Nouveau-Brunswick parce qu'il possède des biens-fonds dans le comté de Charlotte. Eh bien, monsieur l'Orateur, ce que nous avons à faire en pareil cas, c'est d'interpréter notre constitution honnêtement et franchement, et non pas de la réduire à rien par de brillantes subtilités, relativement à la question de résidence. Si un homme n'est pas, à toutes fins que de droit, un habitant de la province du Nouveau-Brunswick, qu'on le dise et qu'il ne soit pas appelé au Sénat pour la représenter.

Depuis près de deux ans le Nouveau-Brunswick n'a que huit sénateurs pour représenter ses intérêts. En a-t-il davantage aujourd'hui ? Non ; mais les provinces d'Ontario et de Québec en ont deux de plus qu'elles n'en avaient avant ces nominations-là. Voilà qui est contraire aux intérêts du Nouveau-Brunswick et des autres Provinces maritimes et c'est à nous qu'il appartient de protester de tout cœur contre des nominations comme celles que le Gouvernement vient de faire au Sénat. Je sens qu'elles constituent une injustice à l'endroit du Nouveau-Brunswick pour que cette province se trouve ainsi frustrée du droit, à elle reconnu par la constitution, d'être représentée au Sénat, et que mon très honorable ami et son Gouvernement viennent de lui enlever. Comprenant qu'ils ont droit de répondre de cela sur le parquet de la Chambre des communes ou, dans tous les cas, de prêter l'oreille à notre critique, mon honorable ami le député d'York a soulevé la question. Je m'étonne que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux ait permis que les intérêts du Nouveau-Brunswick fussent sacrifiés comme ils l'on été dans ce cas particulier.

L'hon. M. EMMERSON : Monsieur l'Orateur, les règles et usages parlementaires exigent que nous présumions, au moins, que l'honorable député (M. Stockton) ne joue pas la comédie. Toutefois, il me semble qu'il a été bien loin d'exprimer ses véritables sentiments. La prétention de l'honorable député d'York (N.-B.), c'est que l'honorable M. Costigan a déjà démeuré à Ottawa, qu'il y a été électeur et que sa nomination est ir-

régulière parce qu'il demeure encore à Ottawa. Je pourrais tout aussi bien dire de mes honorables amis (MM. Stockton et Crocket) qu'ils n'ont pas droit de siéger parmi les membres de la gauche et de s'associer à leurs amis politiques d'aujourd'hui parce qu'il fut un temps où ces deux messieurs assistaient assidûment aux congrès libéraux du Nouveau-Brunswick.

M. CROCKET : C'était avant que vous eussiez la direction du parti au Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. EMMERSON : Mes amis au Nouveau-Brunswick possèdent mon respect et mon estime, et c'est peut-être une cause de me réjouir de ne pas compter parmi ceux qui m'appuient des gens pour lesquels je n'ai point ces sentiments. Quoi qu'il en soit, je sais parfaitement que depuis un temps considérable l'honorable M. Costigan n'a pris que sa pension dans la ville d'Ottawa. Il y a deux ans environ, il vendait l'immeuble qu'il possédait ici pour aller établir son domicile à Edmundston, paroisse de Saint-François, comté de Madawaska, province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. FOSTER : Et cela depuis quand ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne saurais dire exactement, mais je sais que cela se passait il y a au moins un an et que, depuis, il a toujours résidé au Nouveau-Brunswick où il possède des immeubles dont la valeur est suffisante pour lui permettre de siéger au Sénat.

Quant à M. Gillmor, c'est un électeur résident dans la province de Saint-Georges, comté de Charlotte, province du Nouveau-Brunswick, et depuis des années on lui a reconnu cette qualité. Voilà ce que j'affirme d'après la déclaration de M. Gillmor lui-même. Mon honorable ami (M. Crocket) dit que M. Gillmor ne possède qu'une simple villa à cet endroit ; je puis lui apprendre que M. Gillmor habite dans la ville de Saint-Georges (N.-B.) la maison autrefois occupée par son respectable père. . .

M. DANIEL : L'honorable ministre veut-il laisser entendre que M. Gillmor habite cet immeuble toute l'année durant et non pas seulement l'été ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, j'ai visité ce vieux manoir dans d'autres saisons que l'été et M. Gillmor résidait dans cette maison avec toute sa famille. Il fait de ce manoir sa résidence toute l'année. Il en abandonne le soin à ceux qui restent, car il possède ce qu'on appelle une villa sur le littoral. Il prétend n'avoir jamais cessé d'avoir son domicile dans le comté de Charlotte et qu'il n'a jamais cessé d'y avoir sa demeure.

M. BENNETT : M. Blair affirme aussi qu'il y a encore son domicile.

L'hon. M. EMMERSON : J'espère que nous discuterons d'une façon digne la question qui nous est soumise ; je désire, pour ma part, limiter cette discussion au nom des personnes directement intéressées. M. Costigan est tout autant que l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) un habitant de la province du Nouveau-Brunswick. C'est là qu'il passe la plus grande partie de son temps, excepté quand le Parlement est en session ; il n'a pas sa résidence à Ottawa actuellement ; il a vendu, il y a quelque temps, l'immeuble qu'il possédait ici et son domicile actuel est à Edmundston, comté de Madawaska. Le fait seul que mon honorable ami a mêlé à la discussion les noms de certaines personnes en vue de la province du Nouveau-Brunswick démontre que sont intention n'est pas aussi bénévole qu'il voudrait nous le faire croire. Je me demande ce que peuvent bien avoir à faire dans ce débat le nom de l'honorable député de Kent (M. Leblanc) et celui d'un ancien membre de cette Chambre qui demeure aujourd'hui à Saint-Jean (N.-B.).

M. STOCKTON : J'ai mentionné ce fait simplement pour démontrer que le Nouveau-Brunswick pouvait fournir un grand nombre de citoyens se trouvant dans toutes les conditions requises pour remplir ces fonctions sans qu'il fût besoin d'encourir ce risque.

L'hon. M. EMMERSON : Mon honorable ami (M. Stockton) est toujours mielleux et plaisant, quand il n'est pas profond; je puis facilement comprendre pourquoi il a mêlé à ce débat les noms de ces personnes. Oui, il y a au Nouveau-Brunswick un grand nombre de citoyens ayant les aptitudes requises. La province en est pleine et si nous pouvions les nommer tous au Sénat du Canada, ils composeraient un corps représentatif distingué. En tout état de cause, les honorables MM. Costigan et Gillmor demeurent tous les deux au Nouveau-Brunswick, et cela depuis plusieurs années, puisqu'ils y sont nés, qu'ils y ont passé toute leur vie excepté quand l'intérêt public ou des affaires particulières les appelaient ailleurs. M. Gillmor possède probablement dans le comté de Charlotte plus d'immeubles que n'en détiennent cinq membres de cette Chambre dans aucune partie du Nouveau-Brunswick. Il fait partie de la société Gillmor & O'Brien qui, depuis plusieurs années, fait affaires dans la ville de Saint-Georges; il prend part à l'administration de cette compagnie, ce qui requiert sa présence au bureau une certaine partie de l'année. M. Gillmor a quitté Saint-Jean pour le comté de Charlotte, il y a déjà une semaine. (Exclamations ironiques.)

L'hon. M. EMMERSON : Oui, et il demeurera dans ce comté bien plus longtemps que certains de mes honorables amis de l'opposition ne feront partie de la députation.

Quant à la part que j'ai prise à ces nominations, je tiens à dire que je prends toute la responsabilité qui m'incombe et que je

suis fier du choix qui a été fait. Le cas de l'honorable M. Costigan est unique dans ce pays. Il n'y a pas, il n'y a pas eu au Canada un autre homme public qui ait toujours joui de l'estime et qui ait pu compter sur l'appui continu de ses électeurs. Elu la première fois qu'il fût candidat en 1867 pour représenter le comté de Victoria au Parlement du Canada, il a continué à siéger ici depuis ce temps-là et on ne l'a en aucune façon mis en demeure de renoncer aux honneurs de la députation. Il aurait pu probablement continuer à représenter le comté de Victoria jusqu'à sa mort. Je le répète, son cas est unique. J'ajouterai qu'on n'en trouvera probablement pas de semblable, non seulement dans l'histoire du Canada, mais même dans celle de tout l'empire. Pour ma part, je ne rougis pas de la nomination de l'honorable M. John Costigan au Sénat du Canada. Les membres de la gauche peuvent dans un certain but mettre en doute son droit à cette nomination au point de vue de la résidence, mais sous aucun autre rapport ils ne peuvent dire un mot contre les titres de l'honorable M. Costigan à cette position. Il s'est montré patriote fidèle au Canada; il a dépensé toute une existence dans la vie politique, et aujourd'hui il est pauvre.

Je suis certain qu'il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui ne dira pas que la nomination d'un tel citoyen au Sénat du Canada n'est pas une bonne action. Son expérience comme législateur, comme administrateur dans le gouvernement du pays et comme citoyen connaissant les besoins du peuple le qualifie éminemment pour occuper cette fonction.

Quant à M. Gillmor, il a beaucoup de mérite. Il est le digne fils d'un digne père. Le nom de l'honorable M. Gillmor restera dans l'histoire du Nouveau-Brunswick et celui de son fils est respecté partout. M. Daniel Gillmor, il est vrai, s'est absenté de son vieux manoir durant une période assez longue. Que faisait-il pendant cette absence? Il établissait l'une des maisons d'affaires les plus prospères du pays. La société dont il est un membre en vue a une réputation continentale et le nom de M. Gillmor est connu partout comme étant celui d'un industriel probe et honorable ; on le considère toujours comme citoyen du Nouveau-Brunswick. James Daniel Gillmor n'a jamais signé son nom dans un registre d'hôtel, en voyage, sans le faire suivre de son adresse : Saint-Georges, Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. FOSTER : A-t-il toujours signé Daniel ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, toujours. Mon honorable ami est ordinairement désigné sous un autre nom, mais tout le monde appelle M. Gillmor "Dan" Gillmor.

L'hon. M. FOSTER : Je ne m'appelle pas "Dan", voilà tout ce que je dis.

L'hon. M. EMMERSON : Ce n'est pas votre petit nom, mais vous avez un autre sobriquet. M. Gillmor n'a aucun motif de rougir de son nom.

En faisant ces nominations, le Gouvernement n'a certainement pas commis d'erreur. Sans doute, il lui eût été facile de trouver un grand nombre de personnes réunissant toutes les qualités nécessaires dans ces fonctions ; mais, à mon sens, les nominations qu'il a faites sont excellentes. Le Gouvernement eût pu choisir entre des candidats de mérite égal, mais il ne pouvait avoir la main plus heureuse.

Libre à mes honorables amis d'York et de Saint-Jean de parler des phalanges—ils avaient l'habitude d'en faire partie—d'électeurs se rendant de tous les comtés de la province au congrès libéral du Nouveau-Brunswick. Mais jamais on n'a compté à un congrès libéral dans cette province un aussi grand nombre de délégués, tous animés d'un enthousiasme tel qu'on n'en constatait de semblable même aux jours de triomphe qui voyaient les cohortes se rendre pour se bercer aux flots de l'éloquence de l'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton). Je crois donc pouvoir à plus de titre que mon honorable ami qui a prétendu se faire l'écho de la province du Nouveau-Brunswick, parler au nom de cette dernière, et je dis que la nomination de MM. Costigan et Gillmor sera approuvée avec plaisir et avec enthousiasme par la population du Nouveau-Brunswick. Je réclame certain mérite dans ces nominations.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, il me semble qu'il eut aussi bien valu et pour ceux qui ont fait ces nominations et pour les personnes qui ont été nommées, laisser cette question au point tracé par le très honorable premier ministre dans ses explications. Je me demande si la façon brouillonne et assez singulière avec laquelle l'honorable préopinant (M. Emmerson) s'est jeté dans cette discussion légale, est bien de nature à donner plus de force aux arguments qu'on peut invoquer dans le cas actuel. Il a parlé des nouveaux sénateurs qu'il nous a représentés comme étant les dignes fils de pères respectables. Je suppose qu'il y a au Nouveau-Brunswick d'autres citoyens qui sont également les dignes descendants de pères respectables ; leurs ancêtres ainsi qu'eux-mêmes ont toujours vécu ou vivent encore au Nouveau-Brunswick. J'ignorais jusqu'à présent qu'une des conditions essentielles exigées pour la nomination d'un sénateur, fût que le candidat dont on examine les titres, ait représenté un comté toute sa vie durant...

L'hon. M. EMMERSON : Ce serait là un empêchement dirimant à votre nomination.

L'hon. M. FOSTER : ... et ait joui sans interruption de la confiance des électeurs de ce comté. Si je ne me trompe, l'histoire des nominations de sénateurs faites par le

très honorable chef du Gouvernement nous porterait plutôt à croire qu'il fallait nécessairement alors d'autres raisons pour nommer quelqu'un sénateur. Il fallait que celui qui était nommé à cette fonction eût été rejeté par les électeurs de son comté ou de sa province. L'une des dernières nominations au Sénat pour représenter Ontario est celle d'un homme qui n'a pu mériter la confiance des électeurs de cette province. Je ne veux pas attaquer personnellement mon vieil ami M. Ross, mais ce n'est pas parce qu'il a mérité la confiance et l'appui réunis des électeurs de cette province dont il a été le premier ministre durant plusieurs années qu'il a été nommé sénateur.

La même remarque s'applique à M. Gillmor, condidat malheureux aux dernières élections. Mon honorable ami a dit que M. Gillmor possédait des immeubles dans la province du Nouveau-Brunswick. Cela est entièrement en dehors de la question. Combien se trouve-t-il d'hommes qui possèdent des propriétés dans deux, dans trois ou dans quatre provinces ? Il y en a des milliers. Parce qu'un homme possède un immeuble dans une province, il ne s'ensuit pas qu'il devient résident de cette province. Il faut autre chose, et notre question a pour but d'élucider ce fait dans le cas de deux de ces nominations au Sénat. Mais l'affirmation la plus naïve de l'honorable ministre (M. Emmerson) a été celle-ci : battu sur tous les points, voyant l'insuffisance des raisons qu'il invoquait, il a sauté à pieds joints sur un terrain moins mouvant en déclarant que M. Dan. Gillmor a été nommé sénateur de la province du Nouveau-Brunswick, et qu'il avait passé la dernière semaine dans le comté de Charlotte, dans cette même province. Voilà qui règle la question de la résidence, sinon à la satisfaction de tout le monde, du moins évidemment à celle de mon honorable ami.

En discutant brièvement ces nominations, je veux qu'il soit bien compris tout d'abord que je n'ai rien à dire contre le caractère de ces deux citoyens. L'un d'entre eux a été mon collègue et mon ami durant plusieurs années ; l'autre est un homme très digne, le fils, ainsi que mon honorable ami l'a dit, d'un père très respectable, habitant le Nouveau-Brunswick. Il n'est pas question de la personnalité de ces deux citoyens, excepté peut-être dans le sens que l'honorable ministre a cru devoir donner aux remarques quelque peu personnelles qu'il a faites. Il y a beaucoup de vérité dans ce qu'il a dit quand il a représenté la nomination de M. Costigan comme un fait unique.

Il n'arrive pas tous les jours qu'un homme qui a combattu un parti politique, et cela consciencieusement et sérieusement pour la plus grande partie de sa vie ; qui, jusqu'au dernier moment que son parti est demeuré au pouvoir, a été le collègue des ministres d'alors et qui a reçu le traitement attaché à cette fonction, mais qui, dès le lendemain tournait casaque pour saluer l'astre qui se levait et pour devenir l'apologiste et le partisan de ceux qu'il avait combattus durant la plus grande partie de sa carrière politique, il n'arrive pas souvent qu'un homme comme celui-là reçoive par des moyens détournés, grâce à ce que je pourrais appeler une résidence fictive, une nomination de sénateur de préférence à d'autres citoyens qui, toute leur vie, se sont montrés également fidèles, également honnêtes, également dévoués à leurs amis et aux ministres, mais qui ont été relegués dans l'ombre pour faire place à un homme comme celui que je viens de nommer. Le très honorable premier ministre a-t-il supposé que nous verrions en cela une marque de sa libéralité politique ? Je ne le crois pas, ce n'est pas ce qu'il a avancé au cours des observations qu'il a faites et je ne crois pas qu'il nous demande de juger son acte à ce point de vue.

Y a-t-il une autre raison pour expliquer la nomination de M. Costigan comme représentant du Nouveau-Brunswick au Sénat ? Depuis plusieurs années, il possédait une maison dans cette province, dans le comté de Victoria, dans la ville de Grand-Falls. J'ignorais jusqu'aujourd'hui qu'il en eût une autre à Edmundston qui se trouve à 41 milles au-dessus de Grand-Falls et où certainement ni lui ni sa famille n'a vécu. Ce détail est nouveau pour moi, mais je ne puis nier, si le premier ministre se porte garant du fait, que M. Costigan possède un immeuble et une maison à cet endroit. Mais une personne que j'ai toute raison de croire m'informe qu'à l'heure qu'il est M. Costigan est inscrit sur le rôle des contribuables d'Ottawa comme locataire. La maison qu'il occupe appartient à son gendre. Sans doute, il n'est pas nécessaire de posséder un immeuble pour se dire domicilié. A mon sens, on peut être domicilié sans être propriétaire. Mais, quoi qu'il en soit, le très honorable premier ministre et le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) savent que depuis des années M. Costigan n'a pas demeuré au Nouveau-Brunswick mais bien à Ottawa où son nom est inscrit sur les listes provinciales. Il est donc inutile de dénaturer les faits ou d'avancer des arguments fallacieux devant la Chambre et devant le pays. Celui-ci jugera ces arguments à leur valeur, et quiconque à Ottawa connait M. Costigan et est au courant de ses affaires sait parfaitement que depuis dix ou quinze ans, il demeure dans cette ville. En cela, il fait peut-être preuve de bon goût en appréciant cette ville. On ne peut trouver à redire s'il préfère fixer sa résidence dans la capitale plutôt que partout ailleurs.

Quant à M. Gillmor la même remarque peut s'appliquer à son cas. Si nous devons considérer qu'il suffit à un homme, pour représenter une province au Sénat, de posséder une villa ou maison de campagne dans cette province, on en arrive à un état de choses qui ne saurait être excusé. Des cen-

taines de milliers de personnes possèdent des propriétés dans plusieurs provinces, mais cela ne leur donne pas nécessairement la qualité d'habitant de l'une ou de l'autre de ces provinces, où elles peuvent bien posséder des immeubles, mais non pas résider. On ne peut invoquer, sans argument à l'appui, qu'une maison ou qu'une villa dans une province quelconque suffit à conférer la résidence à un citoyen dans cette province. Je voudrais poser une question à mon très honorable ami. Croit-il, après les recherches qu'il a faites, que M. Gillmor pourrait être à bon droit considéré comme habitant de la ville de Montréal ou de celle de Westmount, et qu'à ce titre il aurait le droit d'être nommé pour représenter la province de Québec au Sénat ? Ne sait-il pas que depuis douze ou quinze ans M. Gillmor a vécu surtout à Montréal et que les rares apparitions qu'il faisait au Nouveau-Brunswick n'étaient que des visites à son vénérable père, et que s'il possède des propriétés dans cette province, son principal domicile est à Montréal ? Mon très honorable ami peut-il nier, en tant qu'il s'agit de la condition foncière, que la résidence de M. Gillmor se trouvant à Montréal, ce dernier pouvait tout aussi bien représenter au Sénat la province de Québec ? Un homme peut-il avoir deux domiciles, deux résidences ?

Une VOIX : Certainement, une demi-douzaine.

L'hon. M. FOSTER : Il vous faut opter entre les deux et il n'y a qu'un choix à faire : l'endroit où se trouve le domicile régulier de la personne en cause. Dans le cas de M Gillmor, c'est assurément la province de Québec et non la province du Nouveau-Brunswick.

Ceux qui nous ont adressé la parole ont surtout plaidé la cause du Nouveau-Brunswick. Or, la question ne doit pas s'envisager uniquement à ce point de vue. Elle concerne autant les députés des autres provinces que les représentants du Nouveau-Brunswick. Ainsi que l'a magistralement démontré le député de Saint-Jean (M. Stockton), l'esprit de la constitution est de rétablir l'équilibre entre la représentation des différentes provinces, grandes ou petites, dans les deux Chambres, en recrutant un nombre relativement plus grand de sénateurs dans les provinces couvrant une moindre superficie, afin de compenser l'inégalité qui existe aux Communes. Il faut donc, pour représenter une province au Sénat, choisir des personnes vivant constamment dans cette province et, naturellement, plus dévouées à ses intérêts.

Les fondateurs de la confédération n'ont jamais pensé qu'un séjour accidentel dans une province en été pourrait tenir lieu de l'obligation d'y avoir son domicile imposée par la loi sur l'Amérique britannique du Nord. Dans leur pensée, il s'agissait d'un domicile permanent qui assimile les intérêts d'un individu à ceux de la province où il passe sa vie. Les domiciliés d'une province peuvent avoir ailleurs de grandes entreprises, des fonds et des propriétés considérables. Toutefois, ils n'y ont qu'un intérêt précaire comparativement à celui qu'ils portent à la province où ils coulent leurs jours. Le domicile dont il est question dans notre constitution est le domicile régulier. C'est celui-ci qu'elle exige de celui qui est désigné pour représenter au Sénat telle ou telle province.

Je prie les députés des autres provinces d'épouser la cause du Nouveau-Brunswick. Entre autres, je m'adresse aux représentants de la province de Québec, où des sénateurs sont choisis pour représenter différents districts. On conçoit que plusieurs hommes de bien fassent affaires et dans le district de Montréal et dans celui de Québec et qu'il aient une habitation dans chacun. Cependant, les habitants d'un district exigeraient avec un soin jaloux que le propriétaire foncier appelé à représenter ce district fût choisi parmi les domiciliés, parmi ceux qui y sont le plus attachés. Autrement, ils seraient mécontents, car on aurait violé l'esprit de la loi organique qui détermine la manière dont ces districts doivent être représentés. On peut en dire autant de la province du Nouveau-Brunswick. Il faut s'attendre que les plus petites provinces se montreront plus chatouilleuses à cet égard et verront d'un mauvais œil toute tricherie commise à leur détriment. Jetons les yeux sur la province de l'île du Prince-Edouard, sur ses quelques sénateurs et sur le petit nombre sans cesse décroissant de ses représentants aux Communes. Il peut y avoir des habitants du Nouveau-Brunswick qui ont de grandes entreprises dans l'île du Prince-Edouard et qui y passent une partie de l'année, des citoyens respectables et estimés qui, cependant, ont leur domicile régulier au Nouveau-Brunswick. La population de l'île du Prince-Edouard considérerait à bon droit comme un affront le choix d'un de ces habitants du Nouveau-Brunswick pour la représenter au Sénat de préférence aux citoyens de la province.

Selon moi, les dernières nominations porteront le public à réfléchir plus qu'il n'a jamais fait sur le compte du Sénat. D'abord, le ministère a retardé à remplir les vacances, il les a fait miroiter aux yeux des hommes politiques, comme si les nominations dépendaient uniquement du caprice des gouvernants. Foulant aux pieds la constitution, il a pendant deux ans privé le Nouveau-Brunswick de sa représentation complète au Sénat.

Dans une circonstance précédente, j'ai déclaré que le ministère n'avait aucun droit d'agir ainsi. Ces commissions de sénateur ne sont pas la propriété du très honorable sir Wilfrid Laurier ou du cabinet. Elles appartiennent aux citoyens de la province du Nouveau-Brunswick. Le premier ministre

qui distribue les faveurs ministérielles n'est que le dépositaire des droits que la constitution confère à la population du Nouveau-Brunswick. Rien au monde ne l'autorise à priver pendant deux ou trois ans une province d'une partie de sa représentation dans une branche importante de l'administration, uniquement pour servir ses desseins politiques. Cette conduite ne plaît pas au public. Celui-ci n'a pas approuvé qu'on privât pendant un an Renfrew-nord de son représentant à la Chambre d'assemblée de l'Ontario, grâce à la ligne de conduite suivie par l'ancien premier ministre de cette province, l'honorable G. W. Ross. Rien n'a plus contribué à soulever l'indignation publique contre M. Ross et son ministère que ce retrait arbitraire des privilèges d'une circonscription importante pour de mesquines raisons politiques. Le cas actuel va de pair avec l'autre. Si l'honorable M. Ross eût tort de priver pendant un an ou deux une partie de la population de l'Ontario de son représentant, le ministère fédéral, dont mon très honorable ami est le chef, est également blâmable de priver une province de l'un de ses représentants, réservant cette commission comme un atout dans son jeu afin de s'en servir dans l'intérêt de son parti.

Est-ce vrai que M. Gillmor s'est rendu au Nouveau-Brunswick à la prière de mon très honorable ami et de ses partisans afin d'y prendre part à la lutte électorale? Est-ce vrai qu'on lui a persuadé de quitter son domicile à Montréal et de gagner le Nouveau-Brunswick pour chasser le député de Charlotte (M. Ganong)? Est-ce vrai que M. Gillmor fut prié d'agir ainsi et qu'il a fait ce qu'on lui demandait avec l'aide des ressources que la civilisation procure? On dit même qu'il n'a pas bougé avant de recevoir la promesse qu'il serait nommé sénateur en cas d'insuccès. A-t-on promis une commission de sénateur à l'honorable M. Costiagn, il y a quelques années? En somme, cette atteinte à la constitution n'est-elle qu'une répétition des anciens agissements du ministère, qui se servait des charges publiques pour engager les citoyens à briguer les suffrages des électeurs, et pour les récompenser lorsqu'ils succombaient à la tâche.

Je le répète, le public ne voit pas d'un très bon œil le Sénat d'aujourd'hui. L'honorable premier ministre alimente ses préventions. On peut dire sans exagérer que ceux qui réfléchissent ajouteront les dernières ou plutôt les récentes nominations de sénateurs aux autres motifs qui militent contre le maintien du Sénat dans l'état où il se trouve sous le régime de mon très honorable ami.

Il était assez déplorable de profiter des vacances au Sénat pour favoriser la cause d'un parti, même lorsque le choix était restreint à ceux qui en étaient dignes. Mais c'est bien pis encore lorqu'au mépris de l'esprit et de la lettre de la constitution, on choisit comme sénateurs des personnes qui n'ont pas les titres voulus aux yeux de la loi, au détriment de personnes aussi dignes qui réunissent incontestablement les qualités requises.

Si le premier ministre caresse encore le projet que lui et plusieurs de ses partisans prétendaient nourrir il y a quelques années—l'abolition du Sénat plutôt que sa réforme—il s'y prend fort bien pour atteindre ce but. Qu'il continue à tolérer des vacances pendant un, deux ou trois ans, en attendant qu'il apaise les querelles de ses partisans, et qu'il soit forcé d'agir ; qu'il persiste à éluder l'esprit et la lettre de la constitution et, par là, à priver une province des droits que lui garantit la loi organique du pays. Cette conduite a fait naître parmi la population des sentiments hostiles au Sénat qu'il pourra difficilement apaiser. Je proteste contre cette pratique, bien que je n'aie rien à dire contre les deux personnes sur lesquelles le choix est tombé. Que cela soit bien compris. Mais je proteste contre cette pratique, pour les raisons que j'ai alléguées : parce qu'elle enfreint l'esprit et la lettre de la constitution ; parce que le premier ministre a pendant trois ans privé le Nouveau-Brunswick de la représentation que la loi organique lui garantit et que, ayant enfin résolu de remplir la vacance, il a étendu d'une manière injustifiable le sens des mots, détruisant toute la force et la portée de la loi sur l'Amérique britannique du Nord.

Il n'y a pas lieu de m'attarder davantage à discuter cette question. J'ai jugé nécessaire de protester avec véhémence non seulement au nom du Nouveau-Brunswick dont les intérêts sont lésés dans le cas actuel, mais en faveur des autres provinces qui pourront avoir à se plaindre une autre fois. J'ai surtout protesté parce que j'ai foi dans une Chambre haute. Je regrette de voir se dérouler des événements qui font naître parmi le public des sentiments qui, à la longue, pourront nécessiter un changement très radical sans être très utile en fin de compte.

M. MILLER : Le député de Toronto-nord (M. Foster) a critiqué le choix de ces deux personnes pour représenter au Sénat la province du Nouveau-Brunswick. Il reconnaît que ce sont des hommes de bien auxquels il n'a rien à reprocher. C'est un témoignage en faveur des nominations qui ont été faites. Mais il déclare qu'il n'appartient pas à sir Wilfrid Laurier ni au ministère, mais aux habitants du Nouveau-Brunswick, de conférer ces faveurs. Or, si elles ne dépendent pas du premier ministre ni de son cabinet, il est également vrai qu'elles ne sont pas à la disposition du parti conservateur, des députés de l'opposition ni du représentant de Toronto-nord.

Selon lui, c'est aux citoyens du Nouveau-Brunswick à les distribuer. Or, je voudrais savoir de quelle autorité il s'arroge ce soir

le droit de représenter dans cette enceinte la population de cette province. Certes, s'il y a au Canada un individu que cette population a formellement et à plusieurs reprises refusé de reconnaître comme son mandataire parmi nous, c'est bien le représentant de Toronto-nord.

L'hon. M. FOSTER : Que l'honorable député me permette de le reprendre sur ce point-là seulement. S'il y a, dit-il, un homme que son ancienne province a repoussé à maintes reprises, c'est moi. J'ai été candidat six fois dans cette province et je n'ai subi qu'une défaite.

M. MILLER : La seule défaite que l'honorable député a essuyée était tellement significative qu'il ne s'est jamais exposé à un nouveau revers.

Je conseille au député de Toronto-nord de se montrer un peu plus généreux, plus tendre, plus libéral, voire plus prudent, car il pourrait arriver un jour que le Gouvernement, faisant preuve de sagesse ou d'impéritie, songeât à lui offrir un siège au Sénat. Alors, si quelqu'un s'avisait de dire qu'il n'est qu'un oiseau de passage, si, pour lui emprunter son expression, il lui devenait nécessaire d'établir l'endroit où il a son domicile permanent, il pourrait éprouver une certaine difficulté à s'acquitter de cette tâche.

M. DEVLIN (Wright) : Je n'aurais pas rompu le silence, si le débat ne s'était engagé qu'entre les représentants de la province du Nouveau-Brunswick. Ayant prêté l'oreille aux discours des députés de l'opposition, je les ai entendus dire qu'ils blâmaient le choix de l'honorable M. Gillmor et de l'honorable M. Costigan parce qu'il restreignait la représentation de la province du Nouveau-Brunswick. Le député de Toronto-nord (M. Foster) au discours duquel je ne trouve rien à reprendre, a prétendu que le Nouveau-Brunswick devrait avoir une chance d'augmenter sa représentation au Sénat. Ne vous semble-t-il pas étrange que le député de Toronto-nord, qui représente une circonscription de la province d'Ontario, repousse les faveurs qui ont été conférées à cette province, au dire des représentants du Nouveau-Brunswick ?

Le véritable motif des attaques auxquelles l'opposition s'est livrée, ce soir, contre le cabinet a percé dans le discours du député de Toronto-nord. Elle ne se plaint pas de la nomination de deux sénateurs, elle n'aurait pas critiqué si M. Gillmor seul avait été choisi ; mais elle trouve à redire à la nomination de l'honorable M. Costigan. Le motif réel de ses doléances c'est que celui-ci a appuyé depuis dix ans un ministère libéral.

Je désire exprimer le contentement que me cause le choix de l'honorable M. Costigan. S'il y a au pays un homme qui ait mérité le respect de la population canadienne et, souffrez que je le dise, des citoyens de sa nationalité, soit à titre de ministre d'un cabinet conservateur ou en qualité de partisan d'un ministère libéral, c'est l'honorable M. John Costigan. La population du Canada est reconnaissante envers nos gouvernements qui l'ont élevé au Sénat.

OBSERVATION CONCERNANT LES PECHERIES CANADIENNES ET LES PERMIS ACCORDES AUX PECHEURS AMERICAINS.

M. MACLEAN (Lunenburg) : Monsieur l'Orateur, je désire traiter certaines questions relatives aux pêcheries canadiennes, principalement aux fonds de pêche de l'Atlantique—questions si épineuses et qu'on a pris tant de temps à régler. Mais, à mes yeux, le véritable sujet du débat serait la remise de permis aux pêcheurs des Etats-Unis en vertu d'une loi du parlement canadien, résultant du *modus vivendi* découlant du traité de Washington négocié en 1888.

Je sais bien que je soulève une question qui remonte loin et dont la solution est difficile, un problème qui a plus d'une fois inquiété les hommes d'Etat anglais, américains ou canadiens mais que, pour le bien-être matériel de notre population, il ne faut pas mettre de côté de crainte qu'il ne soit insoluble. Il ne faut pas, non plus, en différer la solution parce que la revendication de droits que nous considérons comme indéniables pourrait troubler les rapports agréables qui existent entre les deux grandes nations anglo-saxonnes.

Je ferai l'historique de cette épineuse question. Tout en me proposant d'être aussi concis que le comporte un exposé fidèle et complet de la situation, je sollicite l'indulgence de ceux qui pourraient croire que je fais perdre à la Chambre des instants précieux.

Quels sont les droits et les privilèges des pêcheurs américains dans nos eaux territoriales ? Voilà une question dont l'origine date de loin. Je me propose d'en faire connaître les grandes lignes qui se composent de traités et de lois.

Cette question a pris naissance à la fin de l'insurrection américaine lorsque l'Angleterre a reconnu l'indépendance des Etats-Unis par le traité de 1783 dont l'article 3 avait trait aux pêcheries.

L'article 3 du traité de 1783 est ainsi conçu :

Il est convenu que les habitants des Etats-Unis continueront à jouir sans molestation du droit de prendre du poisson de toutes sortes sur le grand banc et sur tous les autres bancs de Terre-Neuve, ainsi que dans le golfe Saint-Laurent et dans tous autres endroits de la mer où les habitants des deux pays avaient, à n'importe quel temps auparavant l'habitude de pêcher ; et aussi que les habitants des Etats-Unis auront le privilège de prendre du poisson de toutes sortes sur la partie des côtes de Terre-Neuve dont les pêcheurs anglais se serviront (mais non pour le sécher ou préparer sur cette île) et aussi sur les côtes, baies et criques de toutes les autres posses-

sions de Sa Majesté Britannique en Amérique; et que les pêcheurs américains auront le privilège de sécher et préparer le poisson dans n'importe lequel des ports, baies et criques inhabités de la Nouvelle-Ecosse, des îles de la Madeleine et du Labrador, aussi longtemps que ces lieux seront inhabités.

Par cet article, les Etats-Unis obtenaient le privilège de jouir en commun des pêcheries du Canada avec tous les autres sujets du royaume, comme si une révolution n'avait pas eu lieu et que les deux pays eussent été unis sous un seul gouvernement. C'était une concession étrange et, ainsi qu'un sénateur éminent des Etats-Unis l'a fait observer, elle ne peut s'expliquer que par le désir de l'Angleterre de voir régner la paix et par le peu d'importance qu'elle attachait aux côtes inhabitées et dénudées du nord-est.

Alors, éclata la guerre de 1812 qui mit fin à cette jouissance en commun et à la servitude que les pêcheurs américains exerçaient dans nos eaux.

Le traité de Gand, qui mit fin aux hostilités, ne parle pas des pêcheries. Les Anglais soutinrent que la guerre de 1812 avait mis fin aux articles du traité de 1783 concernant les pêcheries. Les Américains refusèrent d'admettre cette prétention et le litige se prolongea jusqu'en 1818, lorsqu'un nouveau traité fut négocié et conclu au sujet des droits des pêcheurs américains dans les eaux territoriales anglaises.

L'article 1er de ce traité est ainsi conçu :

Attendu que des divergences de sentiment se sont produites au sujet de la liberté que les Etats-Unis réclament pour leurs habitants de prendre, sécher et préparer le poisson sur certaines côtes, baies, ports et criques des possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique, il est convenu entre les hautes parties contractantes que les habitants des Etats-Unis auront pour toujours, en commun avec les sujets de Sa Majesté Britannique, la liberté de prendre du poisson de toute sorte sur cette partie de la côte sud de Terre-Neuve qui s'étend depuis le cap Ray jusqu'aux îles Quirpon, sur les côtes ouest et nord de Terre-Neuve, depuis ledit cap Ray jusqu'aux îles Quirpon, sur les côtes des îles de la Madeleine, et aussi sur les côtes, et dans les baies, ports et criques depuis le mont Joly, sur la côte sud du Labrador, jusque et à travers le détroit de Belle-Ile, et de là en gagnant vers le nord indéfiniment en suivant la côte, sans préjudice toutefois d'aucun des droits exclusifs de la compagnie de la baie d'Hudson.

Et les Etats-Unis renoncent par les présentes à perpétuité à toute liberté dont ils ont joui ou à laquelle leurs habitants prétendaient avoir droit jusqu'à présent, de prendre, sécher ou préparer le poisson dans les limites de trois milles marins d'aucune des côtes, baies, criques ou d'aucun port des possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique non compris dans les limites ci-dessous mentionnées. Pourvu, toutefois, que les pêcheurs américains aient le droit d'entrer dans ces baies ou ports pour se mettre à l'abri ou pour y réparer les avaries, acheter du bois, s'y procurer de l'eau, et pour nulle autre fin quelconque. Mais ils seront sujets à toutes les restrictions jugées nécessaires pour les empêcher d'y prendre ou d'y préparer du poisson, ou d'abuser de toute autre façon quelconque des privilèges qui leur sont ici reconnus.

On remarquera que la première partie de l'article décrit et délimite les eaux dont les habitants des deux pays auront la jouissance en commun, en ce qui a trait aux pêcheries, cela va sans dire.

La dernière partie de l'article est la partie importante. Elle est essentielle à la discussion du problème des pêcheries. Elle renferme la renonciation des Etats-Unis au privilège de prendre, de sécher ou de préparer du poisson dans ls limites de trois milles marins de nos côtes, baies, criques ou ports non compris dans les eaux mentionnées dans la première partie de l'article. Les Etats-Unis renonçaient aussi au privilège des pêcheurs américains d'entrer dans nos baies ou nos ports, sauf pour quatre raisons : se mettre à l'abri, réparer des avaries, acheter du bois et se procurer de l'eau.

La nation américaine prétend que cette restriction est injuste et inhumaine. Elle aurait peut-être raison, si la restriction s'appliquait aux privilèges ordinaires du commerce. Mais, il ne faut pas perdre de vue que les auteurs du traité ne s'occupaient que des droits du pêcheur américain, de la poursuite d'une industrie et non des privilèges commerciaux ordinaires des Etats-Unis dans nos eaux.

Par le traité de 1818, la Grande-Bretagne avait conféré aux Etats-Unis de grands privilèges dans nos eaux territoriales, privilèges énumérés dans la première partie de l'article premier du traité. Ainsi, ils obtenaient le droit de prendre du poisson sur les côtes des îles de la Madeleine. C'était leur faire une concession très importante et c'est ainsi que l'envisagent aujourd'hui les pêcheurs des Etats-Unis. Pendant certains mois de l'année, ils visitent les côtes des îles de la Madeleine dans les limites de nos eaux territoriales, obtiennent de la boitte et font la pêche sur le même pied que nos pêcheurs canadiens, pendant une partie très favorable de la saison. Voici un cas où les pêcheurs des Etats-Unis jouissent dans nos eaux des mêmes droits qu'ont nos pêcheurs. Faut-il s'étonner que ces derniers exigent l'observation stricte des autres clauses du traité qui imposent des restrictions ou des défenses aux pêcheurs des Etats-Unis.

Au cours du débat sur le traité de Washington négocié en 1888, débat qui eut lieu au Sénat des Etats-Unis, le sénateur Grey fit, sur l'application des restrictions imposées par l'article 1er du traité de 1818, des commentaires si empreints de l'esprit de justice que je me permettrai de les citer. Il disait :

Pour toutes fins pratiques, les termes de cet article. . . .

—parlant de l'article 1er du traité de 1818.

—sont la base de toute discussion ayant trait aux privilèges de pêche des habitants des Etats-Unis dans ces eaux, et tout ce qu'on a dit de notre ancienne jouissance en commun et des droits qui nous étaient garantis par le traité de 1783 était oiseux et étranger à la question qui nous occupe. Par les termes de ce pacte volontaire et solennel, nous avons entrepris de décrire et nous avons décrit et délimité les eaux territoriales dans lesquelles nous avons conservé notre jouissance en commun des pêcheries, et nous avons renoncé, dans des termes aussi explicites, au privilète de faire la pêche "à moins de trois milles marins d'aucune des côtes, baies, criques, ou d'aucun port des possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique non compris dans les limites ci-dessous mentionnées". Quelque intérêt que le sénateur du Maine, que je regrette de ne pas voir à son siège, ait aujourd'hui à blâmer la négociation de ce traité, on croyait, au moment où il fut négocié, avoir obtenu des avantages précieux en faveur des pêcheurs des Etats-Unis.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte géographique pour comprendre à quel point ou nous avait permis de participer au privilège de faire la pêche dans les eaux canadiennes. Il n'y a guère lieu de s'étonner que les pêcheurs du Canada aient bientôt après exigé une interprétation stricte des clauses d'exclusion, et que des difficultés, qui ont mis à contribution les ressources diplomatiques des deux nations, aient surgi. Ces difficultés étaient inévitables. La situation était étrange et sans exemple dans le passé. En la décrivant, soyons justes et même généreux envers l'autre partie comme une grande, puissante et vaillante nation doit et peut bien l'être. En étant généreux, nous n'aurons pas lieu de craindre les moqueries de ceux qui diront que, dans ce débat, nous soutenons la cause du Canada. Que Dieu ait pitié du pays et de ses habitants, si ceux auxquels ils ont confié le pouvoir refusent d'envisager des deux côtés et sous toutes leurs faces des questions dont dépendent la paix ou la guerre, l'honneur et la prospérité de la nation !

Les habitants de ces côtes battues par la tempête et couvertes de brouillards vivaient au milieu des fatigues et des privations. Un rude climat et un sol infertile causaient un état de pauvreté tempérée seulement par l'avantage que la nature leur avait conféré en les faisant habiter à proximité des eaux poissonneuses. Sur les côtes, dans les baies et sur les grands bancs que leurs embarcations pouvaient aisément fréquenter, ils pouvaient lutter pour l'existence à peu près sur le même pied que leurs voisins du sud plus favorisés du sort. C'était de leur part un sentiment naturel et propre à la nature humaine, bien qu'égoïste, de désirer conserver autant que possible sous leur dépendance exclusive les avantages que leur procuraient la nature et les accidents géographiques, et d'être jaloux du droit que le pacte de 1818 accordait aux pêcheurs des Etats-Unis ; de jouir en commun des eaux enclavées dans les terres du golfe Saint-Laurent près des côtes et dans les baies de leur pays.

Je considère que voilà une excellente réfutation de l'accusation qui consiste à dire que les clauses du traité de 1818 sont injustes envers les Etats-Unis. C'est un fidèle exposé de la cause du Canada, car il admet que le traité de 1818 accorde d'importantes concessions aux pêcheurs américains et qu'il est naturel que les Canadiens exigent une application stricte du traité, surtout lorsqu'il restreint les privilèges conférés aux pêcheurs des Etats-Unis.

Après le traité de 1818, le parlement impérial et ceux des colonies décrétèrent des lois pour le mettre en vigueur. Il est vrai qu'il en résulta beaucoup de mécontentements et qu'il fallut avoir recours à toute la diplomatie des deux nations pour maintenir la paix. Un grand nombre d'embarcations américaines furent saisies parce qu'elles avaient enfreint les stipulations du traité et empiété sur nos pêcheries côtières. La question des pointes de terre, que je n'entends pas discuter aujourd'hui, s'éleva et fut la source de beaucoup d'embarras et de multiples négociations diplomatiques. Toutes les querelles et les divergences d'opinion furent apaisées par la négociation du traité de réciprocité de 1854 qui demeura en vigueur jusqu'en 1866, lorsqu'il prit fin sur la dénonciation des Etats-Unis.

Le Canada dut revenir au traité de 1818. Alors, toutes les difficultés qui avaient existé antérieurement au traité de réciprocité de 1854 surgirent de nouveau. Les pêcheurs américains foulaient constamment aux pieds les stipulations du traité et envahissaient nos eaux territoriales dans la poursuite de leur industrie. Je ne me propose pas d'examiner la nature de ces conflits, bien que cette étude soit intéressante, car ils ont peu de rapports avec le sujet qui m'occupe.

Ensuite, vint une nouvelle période d'accalmie et une cessation d'hostilités causée par la conclusion du traité de Washington de 1871 qui subsista jusqu'en 1885. Il prit fin au milieu de la saison de pêche de cette année-là et, afin d'éviter des froissements inutiles, les autorités canadiennes continuèrent à accorder aux pêcheurs américains tous les privilèges dont ils jouissaient en vertu des stipulations du traité de Washington concernant les pêcheries, sans aucune concession réciproque de la part des Etats-Unis. Ceci soit dit dans le seul but de démontrer que le Canada, au cours de l'imbroglio des pêcheries a toujours fait preuve de la plus grande tolérance envers le pays voisin et d'un désir sincère de régler définitivement cette épineuse question. En 1885, le président des Etats-Unis suggéra au congrès la création d'une commission internationale par les Etats-Unis et l'Angleterre afin de jeter les préliminaires d'une entente ; mais le congrès repoussa cette proposition et le Canada dut revenir de nouveau au traité de 1818. Les saisies d'embarcations américaines firent sentir la nécessité de délimiter les eaux dont il est question dans ce traité.

Vint ensuite un traité négocié en 1888 et désigné sous le nom de "traité de Washington de 1888". Les plénipotentiaires anglais furent l'honorable M. Joseph Cham-

M. A. K. MACLEAN.

berlain, M. L. S. Sackville West et sir Charles Tupper, et les représentants des Etats-Unis, M. T. F. Bayard, William L. Putnam et James B. Angell. C'est sur ce traité en particulier que j'appelle votre attention, principalement parce qu'il est suivi d'un protocole accordant volontairement d'importantes concessions aux Etats-Unis dans l'intervalle de temps qui devait s'écouler entre la conclusion du traité et sa ratification ou son rejet par le Sénat américain. C'est parce que ce protocole est encore en vigueur et parce qu'il a force de loi en ce pays que je suis obligé de discuter ce sujet aujourd'hui. Qu'on me permette de citer le texte de ce traité reproduit au chapitre 30 des statuts canadiens de 1888.

Les huit premiers articles ont trait à la délimitation des eaux, baies, criques et ports du littoral du Canada et de Terre-Neuve dans lesquels, par le traité de 1818, les Etats-Unis renoncèrent au privilège de prendre, préparer ou faire sécher du poisson. Le traité pourvoit à la création d'une commission pour faire cette délimitation et il fixe aussi les limites d'exclusion dans certaines eaux en vertu de l'article 1 de la convention de 1818. L'article 9 déclare que les bateaux de pêche des Etats-Unis jouissent de la libre navigation dans le détroit de Canso. L'article 10 a trait aux règlements de douane et de port et l'article 11 permet aux navires de pêche des Etats-Unis qui entrent dans les ports du Canada ou de Terre-Neuve, par suite d'une tempête ou de quelque accident ou avarie, de décharger, recharger, transborder ou vendre tout le poisson qu'ils ont à bord, et de se ravitailler et de renouveler les équipements, vivres et approvisionnements endommagés ou perdus dans un désastre. Je passe sous silence les articles 12, 13 et 14 qui n'ont pas d'importance, mais je désire faire lecture de l'article 15 qui est ainsi conçu :

Lorsque les Etats-Unis abolirent les droits imposés sur l'huile de poisson, l'huile de baleine, l'huile de phoque et le poisson de toutes sortes (à l'exception du poisson conservé dans l'huile) provenant de la pêche faite par les pêcheurs du Canada et de Terre-Neuve, y compris le Labrador, ainsi que sur les futailles, barils, barillets et vaisseaux ordinaires et nécessaires et autres colis ordinaires et nécessaires contenant les produits ci-dessus mentionnés, les mêmes produits, provenant de la pêche faite par les pêcheurs des Etats-Unis, ainsi que les colis ordinaires et nécessaires les contenant, tels que ci-dessus décrits, seront admis francs de droits au Canada et à Terre-Neuve.

Et lors de l'abolition de ces droits, et tant que les articles ci-dessus mentionnés pourront être apportés aux Etats-Unis par des sujets britanniques, sans qu'ils soient frappés de nouveaux droits, le privilège d'entrer dans les ports, baies et havres des côtes susdites du Canada et de Terre-Neuve sera accordé aux navires de pêche des Etats-Unis au moyen de permis annuels, délivrés gratuitement, pour les fins suivantes, savoir :

1. L'achat de provisions, d'appât, de glace, de seines, de lignes et de tous autres approvisionnements et équipements.

2. Le transbordement du produit de la pêche, pour être expédié par tous moyens de transport;

3. L'engagement d'équipages.

Les approvisionnements ne seront pas obtenus par voie de troc ou échange, mais l'appât pourra l'être.

Les mêmes privilèges seront continués ou donnés aux navires de pêche du Canada et de Terre-Neuve sur les côtes de l'Atlantique appartenant aux Etats-Unis.

On voit que les concessions à accorder aux Etats-Unis dépendaient de l'abolition de certains droits. Cependant, afin de rendre l'article 15 applicable aux Etats-Unis en attendant la ratification du traité, on annexa à celui-ci un protocole renfermant un *modus vivendi*. Il est couché en ces termes :

Le traité ayant été signé, les plénipotentiaires britanniques désirent exposer qu'ils ont examiné la position que créera l'ouverture prochaine de la saison de pêche avant que le traité ne puisse être ratifié par le Sénat des Etats-Unis, par le Parlement du Canada et par la législature de Terre-Neuve.

En l'absence de cette ratification, l'ancien état de choses, qui a donné lieu à tant de désagréments et d'irritation, pourrait se renouveler et pourrait nuire à la considération impartiale du traité par les corps législatifs intéressés.

Dans ces circonstances, et aussi dans le but de donner une preuve de leur vif désir de rétablir l'harmonie et d'écarter tous sujets possibles de contestation, les plénipotentiaires britanniques sont prêts à faire l'arrangement temporaire qui suit pour une période n'excédant pas deux ans, afin d'offrir un *modus vivendi* en attendant la ratification du traité.

1. Pendant une période n'excédant pas deux ans à compter de cette date, le privilège d'entrer dans les baies et havres des côtes du Canada et de Terre-Neuve sur l'Atlantique sera accordé aux navires de pêche des Etats-Unis au moyen de permis annuels, sur paiement d'un honoraire de $1.50 par tonne, pour les fins suivantes:

L'achat d'appât, de glace, de seines, de lignes et de tous autres approvisionnements et équipement;

Le transbordement du produit de la pêche et l'engagement d'équipages.

2. Si, pendant que cet arrangement subsistera, les Etats-Unis abolissent les droits sur le poisson, les huiles de poisson, de baleine et de phoque (et les contenants, colis, etc), lesdits permis seront délivrés gratuitement.

3. Les navires de pêche des Etats-Unis qui enteront dans les baies et havres des côtes du Canada et de Terre-Neuve sur l'Atlantique pour quelqu'un des quatre motifs mentionnés en l'article 1 de la convention du 20 octobre, 1818, et qui n'y resteront pas plus de vingt-quatre heures, ne seront pas tenus de faire de déclaration en douane, ni à l'entrée ni à la sortie, pourvu qu'ils ne communiquent pas avec la côte.

4. La confiscation ne sera exercée que pour délits de pêche ou de préparatifs de pêche dans les eaux territoriales.

5. Cet arrangement entrera en vigueur aussitôt que les mesures nécessaires auront pu être prises par les autorités coloniales.

A ce protocole volontairement proposé par les plénipotentiaires britanniques, les représentants des Etats-Unis répondirent par la note suivante :

Les plénipotentiaires américains ayant reçu la communication des plénipotentiaires britanniques portant cette date et soumettant leurs conclusions au sujet de l'attitude que les autorités du Canada et de Terre-Neuve devront prendre à l'égard des pêcheries, pendant le délai dont le Sénat aura besoin pour étudier le traité signé aujourd'hui, et en attendant que leurs gouvernements respectifs décrètent les dispositions que suggèrera le traité, ils désirent exprimer la satisfaction que leur procure cette manifestation de la part des plénipotentiaires anglais du désir de maintenir, par les moyens indiqués, des rapports de bon voisinage entre les possessions britanniques de l'Amérique du Nord et les Etats-Unis. Ils transmettront la communication des plénipotentiaires britanniques au président des Etats-Unis en lui recommandant de la faire connaître au Sénat pour sa gouverne, en même temps que le traité lorsque celui-ci sera soumis à ce corps pour être ratifié.

Le protocole fut mis en vigueur par la même loi de notre législature fédérale qui ratifia le traité. Il est reproduit comme annexe B de l'acte du traité de Washington de 1888 dont la lecture serait inutile.

On remarquera qu'à cette époque le Parlement consentit à accorder aux pêcheurs américains pendant deux ans, les privilèges mentionnés dans le protocole qui fut désigné sous le nom de *modus vivendi*.

Après que le sénat américain eût rejeté le traité et la période de deux ans étant écoulée, le gouvernement canadien se fit autoriser chaque année par le Parlement à maintenir en vigueur le *modus vivendi*. En 1892, le Parlement vota une loi autorisant le Gouverneur en conseil à accorder des permis annuels aux pêcheurs américains pour les mêmes fins et les mêmes besoins détaillés dans le protocole du traité, et l'acte du parlement du Canada, en 1888, limitant la période à deux années.

Depuis cette époque, on a accordé des permis de ce genre tous les ans, et c'est là l'objet principal de mes remarques et le fait auquel je m'oppose et que je considère comme un état de choses qui ne devrait pas exister et qui ne devrait pas continuer.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Le *modus vivendi* accorde ces privilèges aux pêcheurs gratuitement, n'est-ce pas ?

M. MACLEAN (Lunenburg) : Les bateaux doivent prendre un permis pour lequel ils paient $1.50 par tonneau. Je n'ai pas parlé de cela, parce que la somme est petite.

L'hon. M. FOSTER : C'est simplement pour maintenir notre droit ?

M. MACLEAN (Lunenburg) : Oui, c'est là le but. Comme ce *modus vivendi* a été fait en même temps que le traité, on me permettra de parler brièvement du traité de Washington de 1888. On se demandera peut-être pourquoi le sénat des Etats-Unis a rejeté ce traité. Vous pouvez chercher des raisons, mais vous n'en trouverez pas. Il n'y avait pas une seule ligne dans ce traité nous donnant des avantages que nous ne possédions pas déjà auparavant. Il était rempli de privilèges et de droits accordés aux pêcheurs américains que ceux-ci ne possèdaient pas sous le traité de 1818, ni en vertu de la loi internationale, et je ne crois pas que même le juriste le plus éminent des Etats-Unis oserait nier qu'un grand nombre des articles de ce traité élargissaient les privilèges que leur conférait celui de 1818. En somme, le seul but de ce traité était de définir celui de 1818 et de faire la délimitation des eaux affectées par le traité, et comme le traité ne diminuait pas les droits des pêcheurs américains, on aurait cru qu'il aurait été approuvé de tout cœur par le sénat des Etats-Unis. Le gouvernement américain se plaignait continuellement que ses bateaux de pêche étaient molestés, saisis et condamnés injustement. Tout ce qui pouvait rendre plus clair le traité de 1818 diminuait les responsabilités des bateaux américains qui le violaient et tombaient sous le coup des règlements faits par le gouvernement du Canada pour sa mise en vigueur. La question des pointes de terre a été définie de même que plusieurs autres passages douteux du traité.

Mon seul but en parlant de l'action du sénat américain est de montrer combien il a été déraisonnable et a manqué de franchise dans l'étude de ce traité. Il sera peut-être intéressant de voir ce que ce corps a fait. Le traité lui a été soumis naturellement par le président Cleveland, qui, dans son message en fait un tableau très sévère et très sombre ; je veux lire quelques extraits de ce message :

La délimitation proposée entre les frontières des pêcheries particulières et les pêcheries communes, rendra plus certaines et plus sûres l'étendue de leurs champs respectifs ; l'Angleterre a abandonné la théorie de lignes imaginaires pour les pointes de terre et la nomenclature dans le traité de certaines baies spécialement désignées donne satisfaction aux habitants de ces rivages sans diminuer matériellement la valeur ou l'importance des droits des pêcheurs américains.

Pour la première fois on assure expressément la navigation ininterrompue du détroit de Canso, et les quatre objets pour lesquels nos pêcheurs avaient en vertu du traité de 1818, permission d'entrer dans les baies et les ports du Canada et de Terre-Neuve en dedans de la limite de trois milles marins sont expliqués d'une façon juste et large, et nos pêcheurs pourront y avoir accès à l'avenir sans être soumis aux conditions et restrictions qui, dans le passé, les embarrassaient et les

dans le passé, les embarrassaient et les gênaient si sérieusement. L'application des peines imposées pour pêche illégale ou pour la préparation à la pêche dans les baies et les eaux exclusives du Canada et de Terre-Neuve sera accompagnée de sauvegardes contre toute action oppressive ou arbitraire, empêchant ainsi nos pêcheurs d'être punis avant procès et leur épargnant des délais, des ennuis et des dépenses inutiles.

L'histoire des événements pendant les deux dernières années montre que le côté le plus ennuyeux et le plus désavantageux de l'administration canadienne était l'obligation imposée à nos bateaux de pêche de prendre un permis spécial chaque fois qu'ils cherchaient temporairement refuge dans les ports et havres canadiens.

Le traité proposé fait disparaître ces inconvénients et cette cause si fréquente et si juste de plainte.

Les articles permettant à nos pêcheurs d'obtenir les vivres et les approvisionnements ordinaires nécessaires aux vaisseaux de commerce à leur voyage de retour, et ceux en vertu desquels on leur accorde le privilège plus complet et même plus important d'acheter en tout temps tous les approvisionnements accidentels ou d'urgence qui sont généralement accordés sont d'une grande valeur et d'une grande importance.

Les permis accordés à nos pêcheurs pour qu'ils puissent jouir de ces privilèges, le seront sans frais et sur simple demande ; ils sont raisonnables et constituent une protection nécessaire pour les autorités locales afin de pouvoir en reconnaître les porteurs et prévenir les abus; ils ne sont pas un embarras pour ceux qui veulent en faire un usage légitime.

L'hospitalité qui sera accordée à nos vaisseaux dans tous les cas de détresse réelle, avec liberté de décharger et de vendre ou de transborder leur cargaison est complète et généreuse.

Les articles de ce traité assureront à nos pêcheurs la jouissance des droits que conférait le traité de 1818 et dont la contestation a été exposée avec persévérance dans la correspondance entre le secrétaire d'Etat et notre ministre à Londres et par les négociateurs américains du présent traité.

En vertu du traité de 1818, nos pêcheurs n'avaient pas le droit de se procurer les choses nécessaires et particulières à la pêche dans les ports canadiens, et en vertu des termes explicites et distincts du traité de 1818, et en se basant sur les négociations et la décision expresse qui ont suivi la conclusion du traité, on leur refusait le droit d'acheter un article essentiel à la pêche, savoir la boitte.

Le traité proposé ne contient aucune condition concernant les droits de douane, et outre la décision prise par les Etats-Unis de ne faire aucun changement dans notre tarif ou autre législation domestique en retour de l'obtention des droits assurés à nos citoyens par ce traité, on a considéré qu'il convenait de laisser faire tout changement dans les lois de revenus des Etats-Unis librement par le congrès et dans l'intérêt public. Conséquemment, l'addition à la liste des admissions en franchise de poissons, d'huile de poisson, d'huile de baleine et de phoque, que l'on trouve dans le dernier article du traité est laissée complètement à la volonté du congrès, et d'un autre côté, nous reconnaissons le droit du Canada et de Terre-Neuve de faire des règlements concernant la vente de la boitte et autres approvisionnements de pêche sur leur territoire, et nous obtenons en même temps pour nos pêcheurs le droit d'acheter ces provisions en vertu de ce traité, si le congrès modifie nos lois de douanes dans ce sens.

Une preuve de nos relations sociales et commerciales étendues avec ces populations qui sont établies sur nos frontières et que nous sommes destinés à toujours avoir pour voisins est la liste de vaisseaux américains faisant la navigation océanique et intérieure entre les Etats-Unis et le Canada, liste qui a été déposée par le secrétaire du Trésor devant le sénat des Etats-Unis, le 7 février 1888, en réponse à une résolution adoptée par ce corps; cette liste est instructive en ce sens qu'elle montre de volume considérable d'échanges également profitables aux deux pays qui se sont faits pendant le dernier siècle. Ces échanges se continuent, mais ne se développent que lentement, et si l'esprit d'entreprise amicale et la rivalité de bon aloi entre les deux populations ne rencontrent pas d'empêchements, l'avenir nous promet des fruits nombreux et une prospérité sans limite sur les deux côtés de la frontière.

Le traité qui vous est présentement soumis a été rédigé dans un large esprit d'équité et en vue d'avantages réciproques dans la conviction que la réciprocité des avantages et la bonne entente sont les seuls fondements permanents de paix et d'amitié entre les Etats et qui avec l'adoption de l'accord proposé actuellement au Sénat, des rapports satisfaisants et avantageux seront établis pour amener la paix et d'harmonie perpétuelles.

Il est aussi de mon devoir de transmettre au Sénat en même temps que ce traité une offre ou convention écrite, de la nature d'un *modus vivendi* visant à assurer amiablement après l'élaboration du traité par les plénipotentiaires anglais, des relations amicales pendant la période qui s'écoulera jusqu'à la prise en considération du traité par les gouvernements respectifs, et l'adoption d'une législation nécessaire pour mettre en vigueur les dispositions du traité s'il est sanctionné. Ce document signé par les plénipotentiaires anglais librement et de leur propre initiative, accorde à nos pêcheurs durant le délai nécessaire à la satisfaction du traité, des avantages qui paraissent avoir été dictés par un esprit amical.

Ce message du président fait comprendre bien clairement la portée du traité et les avantages que les Etats-Unis en reçoivent.

Si les honorables membres de cette Chambre veulent me le permettre, je leur donnerai aussi lecture des opinions exprimées par M. Bayard après la conclusion du traité, dans une entrevue avec le correspondant du "Boston Herald", entrevue publiée dans ce journal le 20 février 1888. Voici ce que disait le secrétaire Bayard, parlant du traité des pêcheries :

Le traité nous donne tout ce que j'ai demandé dans ma correspondance avec l'Angleterre au sujet des pêcheries.

A l'avenir, les droits que nous confère le traité de 1818—refuge, réparations, bois et eau—pourront être exercés sans aucun embarras ou vexation de la part des autorités doua-

nières du Canada. Plus que cela, les bateaux de pêche des Etats-Unis en détresse au ayant subi des accidents, pourront décharger, transférer, ou vendre tout le poisson à leur bord dans un port canadien; ils pourront refaire leur approvisionnement, leur équipement et leurs vivres qui auront été endommagés ou qu'ils auront perdus dans la naufrage; les vides causés dans leurs équipages par la mort ou par la maladie et acheter des provisions pour leur voyage de retour.

Il ajoutait ceci :

Si un traité de ce genre avait existé pendant les trois dernières années, nous n'aurions jamais entendu de plaintes de la part de nos pêcheurs.

Mais, nous disent les critiques, le traité ne nous donne le droit d'acheter de la boitte et d'autres provisions de pêche, qu'à condition que nous admettions en franchise le poisson et les huiles de poisson, de baleine et de phoque. Comment, je le demande, pouvions-nous obtenir ce droit d'une autre manière? Il nous était absolument refusé par le traité de 1818.

En réalité, ce que dit le Canada, s'il devient notre associé dans la pêche pour laquelle il nous fournit la boitte, les seines et autres engins de pêche, et de notre côte, c'est que nous lui permettions de partager avec nous notre marché. Mais ceci n'est pas trop en comparison des avantages réels et substantiels que nous obtenons par ce traité.

Je ne crois pas que le pays permette à un petit groupe de politiciens d'arrêter un règlement pacifique et honorable qui nous permettra de vivre en bons termes avec nos voisins, ce qui doit être l'objet de tous les traités. Je ne crois pas que le pays désire voir notre frontière du nord bordée d'abord de maisons de douanes puis de forts, ni laisser rompre nos relations avec le Canada et exclure nos pêcheurs des eaux canadiennes.

Le sénateur Gray, du Delaware, dans son discours prononcé au sénat sur le traité a dit ce qui suit :

Au lieu de l'exclusion rigide de nos pêcheurs des baies et ports habités sous l'empire du traité de 1818, excepté pour les quatre fins d'abri, réparations, bois et eau, et cela seulement sous la condition de règlements de police qui rendaient ces avantages presque sans valeur, cet article du traité accorde à nos pêcheurs la liberté presque complète d'entrer dans ces baies et ces ports en tout temps et pour toutes fins quelconques. Ils sont même exempts de certaines conditions imposées aux vaisseaux de commerce.

Les seules choses défendues sont l'achat d'agrès de pêche et l'embarquement d'équipages, et encore ces choses sont permises dans les cas de pertes ou de naufrages.

Or, quelle est la demande du Canada par ce traité ? Est-elle raisonnable et juste et devons-nous la concéder ? Je prétends qu'elle l'est et personne ne peut dire raisonnablement le contraire. Le Canada nous a concédé tout ce que nous n'avions aucun droit en justice de demander. Nous n'avons pas le droit, si nous lui refusons l'accès de nos marchés, de demander à ce pays de nous concéder sans réserve tous les avantages que lui donnent sa situation géographique et ses bancs de pêche, ni de nous permettre de nous servir de ses ports pour nos opérations de pêche si nous lui refusons de lui donner une part dans les avantages que nous possédons. Je répète que le Canada nous a donné presque tout ce que nous avons demandé et plus que nous avions le droit de demander.

Ces extraits de l'interview avec le secrétaire Bayard, du discours du sénateur Gray, et du message présidentiel, montrent clairement les avantages que les Etats-Unis reçoivent du traité, et il y avait toute raison de s'attendre que le Sénat l'aurait approuvé. Mais comment a-t-il agi? Ainsi qu'on le sait, la constitution américaine permet au Sénat de tenir ses séances à huis clos lorsqu'il s'agit de discuter un traité. Pendant toute l'histoire des Etats-Unis ce traité a été, je crois, le seul qui ait été discuté en séance publique. Mon but en donnant ces citations, est de montrer que le traité a servi d'instrument politique, en grande partie, je suppose, parce qu'une élection présidentielle devait avoir lieu dans l'automne de 1888. Lorsque le traité a été présenté au Sénat, un sénateur a fait une motion demandant de le discuter en séance publique et cette motion a été renvoyée au comité des Affaires étrangères qui a fait un rapport adverse.

Il sera peut-être intéressant de faire connaître à la Chambre les vues que quelques sénateurs ont exprimées dans le sénat des Etats-Unis, comment on a apprécié ce traité, pourquoi on l'a discuté en séance publique, et cette Chambre conviendra avec moi, j'en suis sûr, que le traité a été mal accueilli.

Le sénateur Salisbury, faisant connaître son refus de discuter le traité en séance publique a dit :

Les procès-verbaux de la séance secrète sur le traité nous font connaître que les membres démocrates du sénat ont voté contre une motion présentée par le sénateur du Massachusetts qui demandait de discuter le traité en séance publique et que le parti républicain a voté en faveur de cette motion. Se basant sur ce fait, la presse républicaine a prétendu que les sénateurs démocrates avaient voté de cette façon parce qu'ils ne croyaient pas que le traité méritât l'approbation et qu'ils désiraient empêcher le public de connaître son caractère réel. On a aussi prétendu dans cette Chambre que notre opposition à une discussion publique du traité provenait de la même cause. Tout cela peut avoir créé des doutes chez quelques-uns qui ne connaissent pas les mérites du traité, et me justifie de faire un récit succinct des faits concernant sa discussion en séance publique. Peu de temps après que le traité fut transmis au sénat, le sénateur de la Virginie (M. Riddleberger) a fait une motion demandant que le traité fut discuté en séance publique, et cette motion a été renvoyée au comité des Affaires étrangères. Ce comité examina la motion et fit un rapport adverse à la proposition. Lorsque ce rapport est venu devant le sénat, le sénateur du Massachusetts (M. Hoar) a fait un remarquable discours contre la discussion en public du traité, et a dépeint d'une manière très solennelle le danger qu'il y avait de discuter en séance publique les traités avec les puissances étrangères. Le sénateur du Vermont a prononcé ensuite un discours aussi remarquable et aussi fort dans le même sens. M.

Hawley a parlé aussi dans le même sens et lorsqu'est venu le temps de voter, trois sénateurs seulement se sont prononcés en faveur de la discussion publique. Moins de 48 heures après—je crois que c'était le lendemain même —les républicains ont tenu un caucus et ont décidé qu'il fallait discuter le traité en public, et l'on a eu le spectacle humiliant que chaque sénateur républicain, à l'exception de M. Hale, du Maine, est venu voter en faveur de la discussion publique du traité, se contre-disant ainsi du jour au lendemain sur la motion Riddleberger. On n'a jamais vu de spectacle plus humiliant dans le sénat américain; des sénateurs qui avaient déclaré que les intérêts du pays dans ses relations avec les pays étrangers seraient sacrifiés si l'on suspendait le règlement qui existait depuis la fondation du gouvernement exigeant que les traités fussent discutés en séance secrète, ont, sur l'ordre d'un caucus du parti et dans un but politique, délibérément changé d'opinion sur une question d'intérêt public, en vue de faire gagner à leur parti un avantage politique probable. On suppose qu'il y a dans ce pays des électeurs qui sont opposés à tout traité, ou à toutes autres relations amicales avec l'Angleterre, et le caucus républicain a ordonné que le traité serait discuté en séance publique, dans le but de pouvoir soulever les préjugés de ces électeurs et obtenir leurs suffrages dans l'élection présidentielle prochaine. De notre côté de la Chambre, nous blâmons aussi fortement que possible cette prostitution des hautes fonctions du Sénat en tant qu'elles touchent à son pouvoir gouvernemental de faire des traités dans un but politique, et nous regrettons les conséquences désastreuses qui peuvent résulter pour le pays dans ses relation avec les pays étrangers de l'action de membres du parti républicain en rapport avec la discussion de ce traité.

Le sénateur Morgan parlant sur le même sujet a dit :

J'ai été extrêmement surpris, et mes honorables collègues du comité ont dû l'être comme moi de découvrir après les déclarations bien catégoriques qui ont été faites hier dans cette Chambre qu'un caucus du parti républicain avait eu lieu avant la discussion du traité et que ce caucus a défendu d'apporter au traité aucun amendement qui pourrait l'améliorer et le rendre plus acceptable au pays. Cette décision a eu l'effet de faire rejeter un amendement qui a été présenté en comtié par un sénateur très distingué de la majorité et a obligé au silence d'autres sénateurs de ce même côté qui avaient fait connaître leur intention de proposer des amendements.

Aucun parti politique n'avait encore jusqu'à présent, je suis heureux de le dire, tenté de mêler dans une question de politique étrangère les intérêts mesquins de la politique intérieure et le parti qui se conduit de cette façon avoue par le fait même et d'une façon évidente qu'il se sent incapable de mériter la confiance du pays sur un autre terrain. Dans sa détresse il cherche ce qui peut lui aider à regagner le pouvoir en soulevant les préjugés supposés d'une partie de notre population et de le désir de querelles et de guerres avec la Grande-Bretagne et en fomentant les ressentiments que ce pays a pu avoir créés parmi la population irlandaise des Etats-Unis par la conduite de son gouvernement à l'égard de ses compatriotes en Irlande. Le parti qui a décidé dans son caucus que ce traité ne devait être ni amendé ni ratifié, sent un grand besoin d'un nouveau cri de campagnie.

Je vais aussi citer une partie du discours du sénateur George :

Depuis cent ans que la constitution de notre pays existe, les membres du sénat ont toujours joui de la plus grande liberté pour échanger leurs vues et discuter pleinement et avec calme les traités. Nos séances étaient secrètes, les représentants des nations étrangères ayant des intérêts adverses aux nôtres en étaient exclus. On ne leur permettait pas de connaître les arguments, les raisons, et les motifs de notre nation. D'une façon générale, nous devons admettre que les électeurs de ce pays, qui sont nos maîtres, ont le droit de connaître ce que font leurs agents et leurs serviteurs, mais il est vrai aussi qu'il n'est pas sage ni prudent de permettre à des nations étrangères avec lesquelles nous traitons, l'admission à nos conseils secrets pour de cette manière connaître les vues, les motifs, les arguments et les raisons qui nous font agir. Ces nations-là ne nous admettent pas à leurs délibérations.

Jusqu'à présent, le sénat américain, sans soulever aucune plainte dans la nation, a refusé ce privilège aux pays étrangers, subordonnant les droits qu'a le peuple à être renseigné sur nos délibérations à l'intérêt majeur qu'elles soient conduites de la manière la plus avantageuse pour le pays et la plus conforme à sa sûreté et à son bien-être. C'est ce qu'avait toujours pensé au sujet du traité en question, le Sénat Américain jusqu'au 14 mai dernier. Ce jour-là, le sénat par un vote de 41 à 3—les sénateurs dissidents étant MM. Daws, Sherman et Teller— a refusé d'admettre les représentants du gouvernement anglais et toute autre personne à nos délibérations. Le 22 du même mois, les représentants du gouvernement anglais et de tous les autres pays au monde ont été invités par tous les sénateurs républicains moins M. Hale, à assister à la discussion du traité.

Tout le monde sait que le changement d'attitude de ces sénateurs a été amené par une modification dans les usages du Sénat et par la décision d'un caucus républicain secret dont le monde entier était exclu. Quels arguments a-t-on apportés, quelles raisons ont été présentées, quels motifs ont pu ordonner ce changement extraordinare d'attitude? Je ne le sais pas et le monde extérieur ne le sait pas non plus. Les sénateurs républicains réunis en un conciliabule secret dont tout le reste de la population a été exclu ont été convaincus—solennellement convaincus— par des arguments et des raisons qu'ils n'osent pas faire connaître au peuple, que le secret en affaires étrangères, que le secret dans la discussion des traités était une mauvaise chose et que la pratique universelle de nos pères sur ce sujet était condamnable. Cette inconséquence entre les méthodes dont on se sert et le but que l'on poursuit est si évidente qu'il faut une grande audace pour espérer faire croire que les deux sont sincères. Ce résultat—la déclaration que le secret dans la discussion d'un traité avec un pouvoir étranger est une chose mauvaise, que l'exclusion de ce pouvoir de nos conseils est contraire aux intérêts américains, a été obtenu dans

un caucus secret dont le peuple américain lui-même est exclu. Il ne faut pas oublier cependant que ce changement d'attitude n'est pas le résultat d'une conviction que le secret est mauvais en lui-même. Ce changement est limité à ce traité, parce que depuis la décision qui a été prise de l'étudier en séance publique, nous avons discuté en secret toutes les autres questions exécutives, non seulement les traités, mais aussi les nominations à des emplois publics qui sont des affaires purement intérieures. Nous allons donc admettre dans nos secrets l'Angleterre, lorsque nous discuterons des questions qui touchent sérieusement à nos relations avec cet empire, et nous refusons de laisser connaître au public de ce pays nos discussions sur des questions qui l'intéressent seul.

Ces citations de discours par les sénateurs américains et l'abandon d'une pratique séculaire indiqueront à cette Chambre que c'est pour des raisons étranges que le traité a été discuté en séance publique. Je veux donner un autre extrait d'un discours du sénateur Frye, qui était opposé au traité, afin de montrer davantage que la conduite du Sénat n'a été dictée que par le désir de gagner des votes au parti républicain, et que la majorité du Sénat n'a pas étudié le traité suivant son importance et avec le respect qui était dû à l'Angleterre, l'une des parties au traité. Le sénateur Frye a dit :

Monsieur le président, la question qui est devant le sénat est celle-ci: des citoyens des Etats-Unis, des pêcheurs, si vous le voulez, mais des citoyens des Etats-Unis quand même, devront-ils être protégés contre l'injustice, les torts et les dommages infligés par une nation voisine qui ne trouve son audace que dans le fait qu'elle est sous l'égide d'une grande puissance d'au-delà les mers? Telle est la question que chaque sénateur doit se poser. Ces pêcheurs américains méritent le respect du sénat des Etats-Unis et ont droit à leur place dans le temple de la liberté. Ils ont contribué plus, monsieur le président, à déposséder la France de ses eaux que l'on voit sur les deux cartes placées sur le mur derrière moi que tout le reste de l'empire anglais ensemble, et on ne peut trop estimer les services qu'ils nous ont rendus lors de la guerre de l'indépendance. Ils ont combattu sur tous les navires que commandait Paul Jones. Voyez cette peinture faite par le général Knox, des pêcheurs de Marble Head—qui méritent peut-être le mépris du sénat des Etats-Unis parce qu'ils sont des pêcheurs de Marble Head—voyez notre armée révolutionnaire sur les bords de la rivière pendant cette nuit très froide; devant eux ces flots courroucés qui se précipitent en entraînant d'immenses banquises; Washington presque découragé et se demandant qui traversera l'armée de l'autre côté de la rivière? Et les pêcheurs de Marble Head comme un seul homme se sont présentés et ont conduit l'armée dans une marche périlleuse jusqu'à la gloire, au pouvoir et à l'indépendance.

Dans la guerre de 1812 les victoires que nous avons remportées sur l'océan et sur les lacs l'ont été en grande partie grâce à la force, l'habileté et le patriotisme des pêcheurs américains, et dans cette lutte suprême de la république pour son existence, il n'y a pas un pont de navire américain qui n'ait été trempé de leur sang.

M. A. K. MACLEAN.

Est-ce que les sénateurs croient que des hommes qui ont écrit une histoire comme celle-là doivent être traités avec mépris? Mes honorables collègues ne croient-ils pas qu'il est du devoir de cette grande république de prêter l'oreille à leurs demandes? Si les pêcheurs nous demandent du pain, allons-nous leur donner une pierre; s'ils nous demandent du poisson, allons-nous leur donner des serpents?

Si nous avons une autre guerre, elle aura lieu sur l'océan. Qui manœuvre les navires sur l'océan? 85 p. 100 des matelots sur les navires engagés dans le commerce océanique sont des étrangers qui ne doivent aucune allégeance à la république et ne voudront lui rendre aucun service. Quatre-vingt pour cent de ces pêcheurs sont des citoyens américains, soixante-cinq pour cent sont nés dans notre pays; ils sont habitués à la vie dure; ils sont constamment exposés aux périls de la mer; ils sont braves, habiles, patriotes et répondraient comme un seul homme au son de la trompette. Pourquoi le république ne les protégerait-elle pas lorsqu'ils sont dans le péril, lorsqu'ils sont maltraités par une puissance étrangère?

Il est difficile d'imaginer une opposition au traité prendre une forme plus irraisonnable, plus perfide et plus méprisable. On est étonné d'entendre pareille déclamation dangereuse dans la bouche d'un sénateur distingué ; mais néanmoins, cette méthode de combattre le traité a joué une grosse partie dans son rejet. Pour être juste envers les autres membres du Sénat, je dois dire cependant que l'appel patriotique lancé par le sénateur Frye et autres a été écouté et chaleureusement soutenu par d'autres sénateurs qui ont parlé avec éloquence en faveur du traité et ont demandé qu'il fut discuté selon ses mérites. Je voudrais consigner dans nos débats quelques extraits des remarques d'un ou deux sénateurs qui ont répondu à l'appel patriotique du sénateur Frye, et qui feront voir d'une manière plus évidente le plan de campagne organisé contre le traité.

Le sénateur Grey parle en ces termes :

Je regette que l'on se soit inspiré de considérations de parti dans ce débat; cela ne devrait jamais être permis lorsqu'il s'agit de décider une grande question internationale. Mais, monsieur le président, il n'y a pas de parti politique dans ce pays qui puisse prétendre au monopole du patriotisme, et si un parti a le droit d'être fier de ses traditions et de son histoire, si nettement et si franchement américaines, ce parti est le parti démocrate. Comptant dans son sein la masse des citoyens qui gagnent leur vie à la sueur de leur front, ce parti a depuis sa fondation combattu pour le peuple contre les classes privilégiées et opposé une résistance passionnée à l'envahissement par les mœurs anglaises et européennes des institutions et des lois de ce pays.

Dans ces soixante années de développement continu, il a fait naître un civisme et un courage américains chez nos soldats de terre et de mer dans les seules guerres étrangères dans lesquelles notre pays a été engagé, et c'est sous la direction patriotique de ses chefs que les pages de notre histoire ont été écrites

avec honneur et avec gloire. C'est un parti de braves. Il n'a pas besoin de protester de son courage. Il désire la paix, mais il ne craint pas la guerre. Par-dessus tout, il désire sauvegarder l'honneur et la bonne réputation de notre pays en étant juste et magnanime dans ses relations avec les autres nations de la terre. Mais il n'a jamais manqué et ne manquera pas du courage résolu et nécessaire pour protéger le plus humble citoyen qui demande avec droit la protection de son pays. L'histoire et les traditions de ce parti l'engagent à cela plus qu'aucun autre, et le pays sait qu'il saura tenir cet engagement lorsque l'occasion s'en présentera. Si le devoir d'un citoyen américain est de porter haut le drapeau de l'honneur national, d'être toujours juste et généreux lorsqu'il s'agit de reconnaître le droit des autres, de comprendre que la force, la richesse et le nombre n'autorisent pas d'être brutal et bravache, mais oblige, au contraire, à mettre de la modération dans nos demandes, de même que de la constance et de la fermeté dans le maintien de nos droits; si, dis-je le devoir d'un citoyen américain est de ne jamais demander ce qu'il n'est pas prêt à accorder lui-même, alors je dis que le parti démocrate a soutenu aujourd'hui la cause américaine dans cette question, et que le secrétaire d'Etat et les négociateurs de ce traité de même que ceux qui le défendent dans cette enceinte sont des amis de notre pays. Le président des Etats-Unis est aussi avec eux, et la nation américaine saura reconnaître le courage et l'esprit de dévouement à ses plus grands intérêts dont a fait preuve ce citoyen courageux, honnête, droit et sage, qu'elle a élevé au poste d'honneur qu'il occupe aujourd'hui.

Si en obéissant aux ordres d'un caucus de parti siégeant secrètement et cachant les motifs réels qui l'animent, une majorité de cette Chambre repousse le règlement honorable et satisfaisant de ces difficultés qui existent depuis si longtemps et qui sont la honte de la civilisation et de la diplomatie des deux plus grands pays du monde, alors nous ferons appel au jugement calme de 60,000,000 de compatriotes, et sans nous occuper des coalitions et des puissants trusts de pêche qui veulent employer la main-d'œuvre canadienne pour augmenter leurs dividendes, nous ferons appel aux braves et rudes pêcheurs américains qui à travers les ouragans et les brouillards affrontent dans leurs bateaux les tempêtes des mers du Nord et dont les droits et les intérêts ont été garantis et protégés par ce traité.

Le sénateur Morgan s'exprime ainsi :

Si j'étais président des Etats-Unis, je vous retirerais l'examen du traité en attendant que vous soyez revenus à des idées plus calmes et décidés à discuter la question selon ses mérites, et je crois que cet honorable et vénérable homme d'état qui est en face de moi aurait la diplomatie voulue pour agir ainsi. Je retirerais le traité du sénat, et ne le lui soumettrais de nouveau que lorsque cette agitation politique serait terminée, et lorsqu'on aurait cessé ces méthodes de soulever le peuple bien souvent, ainsi qu'on le sait, au point de ne pouvoir plus le conduire. J'attendrais que le calme et la raison fussent revenus.

Si nous n'étions pas à la veille de l'élection présidentielle, la discussion de ce traité se ferait d'une tout autre manière et dans un esprit différent, mais tout ce que l'on cherche est de servir quelque intérêt de parti en profitant de la situation. Je désespère réellement de voir une discussion froide, calme et juste des questions de grand intérêt, de grande importance contenues dans ce traité, parce que nous ne pouvons prononcer une parole sans que l'on nous accuse d'être gagnés au gouvernement anglais. On ne peut tenter la défense du gouvernement sans être accusé d'être canadien par sentiment, ni offrir aucune explication ou dire quoi que ce soit se rattachant à ce traité sans être accusé d'avoir, sous la pression de nos chefs politiques, changé d'attitude sur la question.

Je m'excuse d'avoir cité des extraits aussi longs des débats devant le Sénat américain; mais je tenais à démontrer qu'à cette époque la majorité repoussait dédaigneusement ce traité et son protocole qui donnaient des privilèges aux pêcheurs américains au moyen du *modus vivendi*, et j'ai le droit d'en conclure que l'on n'appréciait pas la valeur du *modus vivendi* offert volontairement par les commissaires anglais en 1888, et je ne vois rien qui m'indique non plus aujourd'hui qu'on l'apprécie davantage dans les Etats-Unis.

Mais revenons au *modus vivendi*. Ce *modus vivendi* volontairement offert dans ce protocole attaché au traité de Washington de 1888 a été accepté par les Etats-Unis. Le parlement canadien en a fait une loi et il a ratifié le traité, mais seulement pour deux ans, et dans l'attente que les Etats-Unis dans cet intervalle ratifieraient ou dénonceraient le traité, ce qui déciderait du sort du *modus vivendi*. Le Sénat des Etats-Unis a refusé d'approuver le traité pendant l'année qu'il a été passé. Au bout de deux ans, le *modus vivendi* a été renouvelé d'année en année par une loi adoptée chaque année, jusqu'en 1892, et en cette dernière année-là le Parlement a conféré par une autre loi au Gouverneur en conseil privé le pouvoir de renouveler d'année en année le *modus vivendi*, qui, il ne faut pas l'oublier, donne aux pêcheurs américains le droit d'acheter de la boitte, de la glace, des seines, des lignes et tous les autres engins de pêche, de transborder leurs prises et leurs équipages. C'est en vertu de cette loi que le *modus vivendi* a été maintenu jusqu'à présent.

On n'a certainement pas eu l'intention de maintenir le régime du *modus vivendi* indéfiniment; les Etats-Unis n'ont jamais espéré cela. Ce *modus vivendi* a été établi dans un but particulier, celui d'accorder ces privilèges aux Américains en attendant la ratification du traité. Le traité n'a pas été ratifié et ne le sera jamais. Il y avait un but dans ce *modus vivendi*, mais si ce but n'a pas été atteint, on doit y mettre fin. Lorsque la loi de 1892 a été discutée devant la Chambre, feu l'honorable David Mills a prononcé un discours sur la question, et comme il a exprimé mes vues mieux que je ne puis le faire moi-même, je désire citer un passage de son discours. Il disait :

Il me semble, monsieur l'Orateur, que le projet de loi en délibération est de nature à affaiblir les droits du Canada dans cette question des pêcheries. Si un *modus vivendi* est établi, il devrait l'être pour un objet déterminé. Lorsqu'il s'est agi pour la première fois d'un *modus vivendi* on se justifiait en alléguant que des négociations étaient pendantes et que cette mesure était nécessaire pour nous concilier les Américains et qu'il fallait accorder à ceux-ci le privilège que comportait ce *modus vivendi* jusqu'à ce que les négociations fussent terminées. Or, il n'y a maintenant aucune négociation pendante, aucune mesure n'a été prise pour le règlement des difficultés qui existent entre les deux pays, et cependant, on va accorder aux pêcheurs américains le privilège de s'approvisionner chez nous pour pêcher dans nos eaux et un *modus vivendi* qui n'aboutira à rien va être établi. L'honorable ministre peut voir de plus que le *modus vivendi* qui a été établi récemment entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis se rapporte à des négociations pendantes. Une convention a été conclue ; une commission d'arbitres a été nommée pour s'enquérir des sujets de dispute qui existent et les deux pays que je viens de nommer sont en voie d'entamer des négociations pour arriver à un règlement de ces différends. Ce *modus vivendi* est un moyen propre à favoriser une solution des difficultés; mais dans le cas qui nous occupe ici présentement, il n'aboutira à rien. Il ne vise pas un but, il est lui-même le but. Il n'est pas établi pour arriver à une autre fin. Aucune négociation n'est pendante ; aucun traité ne doit être conclu, et il ne s'agit en ce moment que de faire une reculade ou d'abandonner l'attitude gardée jusqu'à présent. C'est une admission que vous avez un droit que vous n'osez pas défendre, mais que vous vous proposez de conférer aux Américains pour une simple bagatelle tandis que les Américains ne nous concèdent rien sur les prétentions que vous avez affichées jusqu'à présent. Vous vous trouverez exactement dans la même situation pour ce qui regarde les pêcheries que si vous aviez accordé au gouvernement américain tout ce qu'il réclamait. Le permis que vous délivrerez ne sera reconnu comme valide que dans les eaux qu'ils ne vous contestent pas, et d'un autre côté, votre permis ne vous obtient rien relativement à ces eaux que le gouvernement américain considère comme faisant partie de la haute mer. Il me semble, monsieur l'Orateur, que notre position s'affaiblit de plus en plus tous les ans.

Je prétends que nous devrions discontinuer d'accorder des permis en vertu de la loi de 1892 et je vais donner quelques réponses à l'appui.

1. Pour une raison ou pour une autre, notre boitte diminue, et sans boitte la pêche est impossible, et afin de conserver au Canada cette grande industrie, il est essentiel que nous conservions notre boitte pour nous-mêmes. Depuis quelques années, les approvisionnements de boitte n'ont pas atteint la moyenne requise pour nos propres pêcheurs.

2. Nous aidons nos plus puissants rivaux dans l'industrie de la pêche en leur permettant d'acheter la boitte, d'engager leurs équipages et de transborder leurs captures de poissons au Canada. Le droit d'acheter la boitte et d'engager leurs équipages est une concession importante aux Américains. C'est une concession qui donne à nos concurrents un avantage important dans les premiers déboursés de la pêche. Les endroits de pêche sont à proximité de nos côtes et c'est un avantage que nous devrions garder pour nous ou que nous ne devrions sacrifier qu'en retour d'une compensation de la part de nos concurrents. Les Américains jouissent de tous les avantages que possèdent les Canadiens dans les endroits de pêche, et les Etats-Unis ne nous accordent rien en retour.

Dans l'exploitation de toute autre industrie, nous ne leur permettrions pas de se servir de nos côtes comme base de leurs opérations. C'est un privilège qu'ils ne nous accorderaient pas et nous ne devrions pas le leur accorder. M. Joseph Chamberlain a déclaré ce qui suit dans un discours qu'il a prononcé au Canadian Club à New-York, peu de temps après la ratification du traité :

Le Canada refuse et a toujours refusé de permettre que ses ports et ses havres, échelonnés comme providentiellement à proximité des bancs de pêche, servent de base pour les opérations de concurrents qui leur ferment systématiquement leur marché, mais ces privilèges sont offerts libéralement en retour d'une compensation. Mais tant que cette compensation ne lui sera pas accordée, le Canada se croit bien fondé à ne pas sacrifier ces privilèges.

De son côté, M. le sénateur Gray a dit :

Dans quelle situation se trouve placé le Canada en vertu de ce traité ? Est-ce une situation qu'il peut raisonnablement et légitimement accepter et que nous pouvons raisonnablement et légitimement accorder ? Je dis qu'elle tient des deux, et il semble qu'en justice personne ne peut dire le contraire. Le Canada a concédé tout ce que nous avions le droit légitimement de demander. Nous lui fermons nos marchés et nous n'avons pas le droit de lui demander qu'il sacrifie sans réserve tous les avantages qu'il possède par sa position géographique et sa proximité des bancs de pêche près de ses côtes. Nous n'avons pas le droit de lui demander non plus que ses ports servent de base pour nos opérations tandis que nous refusons de partager avec lui aucun des avantages que nous possédons. Je répète qu'il nous a accordé à peu près tout ce que nous avons demandé et plus que nous avions le droit de demander.

A mon sens, l'argument qui tend à démontrer que la continuation du *modus vivendi* favorise nos rivaux les Américains dans l'industrie de la pêche, est irréfutable. Je crois même que les Américains doivent être surpris de notre indulgence en leur permettant de continuer à jouir des privilèges que nous leur avons accordés chaque année depuis 1888.

3. Il est au détriment des pêcheurs américains de les restreindre à la jouissance des droits qui leur sont reconnus en vertu du

traité de 1818. Ils n'ont pas de boitte, qui est la matière première pour l'industrie de la pêche. En leur refusant les privilèges du *modus vivendi*, nous les empêchons de se servir de nos côtes comme d'une base pour leurs opérations et nous les forçons de se servir des leurs, qui, plus éloignées des bancs de pêche, constituent pour eux un désavantage.

Tous les désavantages possibles sous ce rappport les rendent moins formidables comme nos adversaires sur le marché canadien, sur le marché des Etats-Unis et sur les marchés étrangers. Nous leur aidons à exploiter l'industrie de la pêche en leur accordant des permis aux termes de la loi de 1892.

4. Ils n'ont pas droit à ces privilèges en vertu d'aucun traité ou d'aucune loi. J'insiste sur ce point. Il est incontestable.

5. Parce que c'est une concession qui ne rapporte rien en retour, aucune considération ni nominale ni réelle.

6. Parce que les Etats-Unis n'ont jamais fait mine de vouloir nous accorder aucun traitement de faveur sur leurs marchés et interprètent généralement leurs tarifs ou règlements de douane d'une façon tout autre que généreuse vis-à-vis des importations canadiennes de poisson.

7. Parce qu'ils interprètent d'une façon indifférente et avec favoritisme leurs propres lois et règlements de douane à l'endroit des pêcheurs américains, au détriment des nôtres comme exportateurs sur leur marché.

8. Parce que c'est une humiliation nationale d'accorder à une autre nation des privilèges importants sans considération aucune et dans le but d'acheter la bonne entente au prix de grands sacrifices. Les nations ne se conduisent pas ainsi. C'est une politique honteuse et dégradante qui avilit une nation. Si nous ne pouvons réclamer et protéger ce qui nous appartient légitimement en vertu de traités et du droit international, qu'on s'empresse de nous le faire savoir.

9. Parce qu'ils nous répondent, quand nous essayons de traiter avec eux au sujet des pêcheries, qu'ils ne nous demandent pas de privilèges. Je maintiens que nous devrions les prendre au mot, même s'il ne sont pas sincères. Voici ce que je trouve au sujet des pêcheries dans le rapport d'une commission sénatoriale, en 1887 :

D'après l'enquête qu'elle a faite au cours de l'été et de l'automne derniers, résumant la masse énorme de dépositions qu'elle a recueillies et qu'elle joint à son rapport, la commission croit qu'il est incontestable que le droit de faire la pêche dans la limite de 3 milles des côtes canadiennes n'est d'aucun avantage réel aux pêcheurs américains. Depuis bien des années, la pêche à la morue et la pêche au flétan se font à de grandes distances des côtes, à de grandes profondeurs ou sur les bancs, etc., et l'on croit que si les Américains étaient parfaitement libres, sans lois ni règlements, de faire la pêche dans un rayon de trois milles des côtes canadiennes, ces pêcheurs ne songeraient jamais à s'éloigner si au large pour prendre la morue et le flétan.

Quant aux moyens de se procurer la boitte pour ce genre de pêche, les dépositions recueillies par la commission montrent clairement que les pêcheurs américains n'ont pas besoin du tout de pêcher dans les eaux canadiennes pour en avoir. Les crabes mous pour la boitte se rencontrent en grande quantité dans nos eaux, mais il est arrivé, si souvent qu'ils en ont pris l'habitude, que les pêcheurs canadiens eux-mêmes ont eu recours aux eaux américaines pour les obtenir. L'encornet à boitte se rencontre sur les bancs même où se fait la pêche. De sorte qu'il est excessivement rare qu'un bateau de pêche américain ait besoin de venir à un port canadien pour acheter la boitte requise pour ce genre de pêche.

Il a été également établi devant la commission qu'à de rares exceptions près ce serait un grand désavantage, dans l'intérêt pécuniaire des intéressés, si les bateaux américains se servaient des eaux ou des ports canadiens, excepté dans les cas de détresse, car c'est une perte de temps et d'argent de naviguer, pour fare ces visites, entre les ports américains et les ports canadiens ou, directement, entre les endroits de pêche et les ports canadiens et *vice versa*.

Les Américains croient que nous réclamons la stricte exécution du traité de 1818 pour les forcer à nous donner libre accès à leurs marchés ou la boitte gratuite pour la pêche libre. J'ai cité des hommes publics éminents des Etats-Unis pour montrer que ce motif est tout naturel et légitime de notre part. Je n'hésite pas à le proclamer moi-même. S'il nous demandent quelque privilège pour les aider dans l'exploitation d'une industrie particulière, il n'est que juste que nous leur en réclamions l'équivalent pour nous aider dans la même industrie.

M. le sénateur Frye, parlant au Sénat américain, sur le traité de Washington, a dit :

Je dirai aux sénateurs qu'il y a dans cette élimination une restriction beaucoup plus sérieuse que cette simple question de savoir si nous aurons le droit oui ou non de pêcher dans les eaux réservées. Une autre stipulation du traité dit que si nous plaçons le poisson, etc., parm les objets admis en franchise, on peut établir à la place des droits commerciaux. Les sénateurs savent comme moi que toute la lutte, depuis soixante-dix ans, s'est faite pour l'accès à nos marchés, que les outrages qui ont été commis depuis cinquante ans n'ont eu d'autre objet. Ce traité donne notre marché. Vous accentuez le danger; vous n'avez que reculé la zone dangereuse. Toute baie de 10 milles de largeur avec 3 milles au delà, et chacune des grandes baies nommées devient une zone dangereuse. Un pêcheur peut assez facilement juger s'il est à moins de 3 milles de la côte ou s'il est dans une baie qui a plus ou moins de 6 milles de largeur, mais quand il s'agit d'une baie de 10 milles de profondeur et que vous fixez la limite à 3 milles au-dela, quand il s'agit d'une baie comme la baie des Chaleurs, qui mesure 17 milles dans un sens et 21 milles dans l'autre, il est bien plus difficile pour le pêcheur de dire

s'il a traversé cette limite et s'il se trouve en eaux prohibées. Le fait est que c'est presque une impossibilité. Pendant six mois de la saison de pêche, la brume couvre les endroits de pêche ; ce n'est pas une brume épaisse, mais assez épaisse pour empêcher le pêcheur de voir à plus de 4 ou 5 milles en mer.

Vous voulez adopter un tarif qui maintient les droits actuels sur le poisson ; que la tentation de pénétrer sur nos marchés continue et les Canadiens répéteront leurs tentatives de 1886 et de 1887. Cependant, vous leur donnez par ce traité une opportunité dix fois plus facile d'attaquer et d'insulter nos pêcheurs, et saisir et confisquer leurs bateaux de pêche.

Il n'y a pas de doute que les Canadiens étaient à un moment donné très désireux d'avoir accès au marché des Etats-Unis. Je ne voudrais pas dire qu'ils n'aimeraient pas encore obtenir ce privilège ni que nous oserions le refuser, mais je dis qu'il s'est produit un grand changement dans l'opinion publique sur cette question. Je crois pouvoir dire avec assez d'assurance que les pêcheurs canadiens sont d'avis que si les Etats-Unis ne veulent pas accorder la réciprocité dans l'industrie de la pêche et le commerce du poisson, ils refusent de leur côté de se faire suppliants serviles pour l'obtenir. Je connais dans la Nouvelle-Ecosse plusieurs hommes d'affaires pratiques et éclairés qui sont engagés dans l'industrie de la pêche et qui croient que la réciprocité dans la pêche et la vente du poisson serait en somme plus avantageuse pour les Etats-Unis que pour nous. Il y aurait beaucoup à dire sur ce sujet ; mais je ne veux pas m'étendre davantage.

Notre marché prend tous les jours de l'extension et, pour différentes raisons, les Etats-Unis ne seront pas, dans un avenir rapproché, les concurrents invulnérables qu'ils sont aujourd'hui pour les pêcheurs canadiens. Le principal avantage qui découlerait de la réciprocité du poisson et de la pêche serait de faire disparaître un vieux sujet de discorde entre les deux pays.

J'admettrai aussi que l'accès du marché des Etats-Unis serait un avantage pour nous en se basant sur le principe économique qui dit que le producteur bénéficie en raison du nombre des consommateurs. Nul doute que le tarif des Etats-Unis sur le poisson nous a causé des dommages. Nous avons aussi souffert de la substitution de la souveraineté des Etats-Unis à Porto-Rico, qui était un excellent marché pour les Provinces maritimes. Aujourd'hui, l'imposition du tarif américain ferme ce marché au poisson canadien, tandis que le poisson américain y est admis franc de droits. Nous avons encore souffert du protectorat des Etats-Unis à Cuba, obtenu à l'issu de la guerre hispano-américaine, où le poisson américain jouit d'un droit différentiel de 25 p. 100 sur le poisson de toutes les autres nations.

Cependant je ne me plains pas du tarif aux Etats-Unis, à Porto-Rico et à Cuba, car les Etats-Unis ne font qu'exercer leurs droits et prérogatives sous ce rapport, et j'aurais mauvaise grâce de me récrier. J'en ai parlé afin d'appuyer ma prétention que nous ne devons pas accorder aux Etats-Unis des concessions qu'ils ne demandent pas, surtout quand en retour non seulement ils ne nous accordent pas de faveurs, mais encore ils nous font une opposition systématique dans l'industrie de la pêche.

Je ne réclame pas l'exécution rigoureuse de la convention de 1818, ni la renonciation du *modus vivendi* dans l'espoir de m'en servir comme d'un levier pour nous ouvrir leurs marchés. Je les réclame simplement comme mesure de protection pour nos pêcheries et nos pêcheurs.

Je sais qu'à certains endroits des Provinces maritimes on s'élèvera contre l'abolition des permis de pêche aux Américains. Cette opposition viendra des endroits où les pêcheurs vendent la boitte aux pêcheurs américains. Je soutiens cependant que l'intérêt des Provinces maritimes et du pays tout entier doit primer des intérêts de clocher et que la politique du Gouvernement doit être assez large pour traiter les pêcheries comme un patrimoine national.

Avec du soin, la boitte que nous vendons aux Américains peut devenir un article d'exportation profitable, et les pêcheurs canadiens qui ont l'habitude d'approvisionner les pêcheurs américains à nos ports, y perdraient peu à la longue. L'opinion publique dans les Provinces maritimes est, je crois, fortement en faveur de l'abrogation du *modus vivendi*. Je vais lire des extraits de deux documents qui expriment assez bien l'opinion publique dans ces provinces. L'un est un mémoire redigé par un comité de la chambre de commerce de Halifax ; il est accompagné d'un vœu adopté par cette institution demandant la cessation du *modus vivendi*. Voici :

Le *modus vivendi* relatif aux pêcheries canadiennes de l'Atlantique a été adopté en 1888 dans l'intention de le maintenir en vigueur tant que dureraient les négociations alors pendantes en faveur d'un traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Bien que les Etats-Unis n'aient pas accepté à cette époque les propositions du Canada et qu'ils n'aient pas depuis signifié leur intention de rouvrir les négociations en vue de la signature d'un traité, le *modus vivendi* est resté en vigueur. En vertu de cette convention temporaire, le Canada accorde à la flotte des pêcheurs américains des permis de pêche moyennant un droit nominal de $1.50 par unité de tonnage, et qui leur donne le droit d'acheter la boitte et les provisions, d'engager les équipages, transporter leurs prises en entrepôt, etc. En un mot les pêcheurs américains ont le droit de se servir des ports canadiens comme base de leurs opérations. En retour, le Canada ne reçoit, sous forme d'honoraires de licence, que $10,000 à $12,000 par année et les Canadiens leur vendent de la boitte pour un montant approximatif de $100,000 par année.

M. A. K. MACLEAN.

La plus forte partie du montant qui précède représente la vente de la boitte. L'abrogation du *modus vivendi* n'entraînerait par conséquent que la perte du profit réalisé sur les ventes de provisions et des petites quantités de boitte qui se livrent actuellement aux pêcheurs américains aux endroits où nos propres bateaux n'iront pas la chercher...

Il n'y a pas le moindre doute que sans les privilèges accordés aux Américains en vertu du *modus vivendi*, leurs pêcheries diminueraient considérablement au profit des pêcheries canadiennes. La question de la boitte a été et est encore des plus importantes. La diminution des pêches en eaux canadiennes depuis quelques années est due en partie à la rareté de la boitte. Il est donc évident que c'est une injustice de permettre aux pêcheurs américains d'acheter la boitte dans les ports canadiens quand nos propres pêcheurs en manquent. Les profits réalisés par les marchands de boitte sur nos côtes sont certainement plus que compensés par la perte que subissent les pêcheurs canadiens et les exportateurs.

La pêche américaine s'augmente au détriment des pêcheurs canadiens et l'exportation à Porto-Rico et à Cuba subit la concurrence du surplus de la production américaine que protège un tarif très élevé.

La colonie sœur, Terre-Neuve, a révoqué les privilèges dont jouissaient les bateaux américains dans ses ports, et si le Canada, en abrogeant le *modus vivendi*, adoptait les mêmes moyens, les deux colonies seraient à peu près maîtresses des pêcheries de l'Atlantique-Nord. Les relations entre le Canada et Terre-Neuve se trouveraient grandement améliorées et ce serait peut-être aplanir les difficultés qui empêchent cette colonie d'entrer dans la confédération.

Une délégation de Digby, dans la Nouvelle-Ecosse, a soumis le rapport suivant à la commission douanière, quand celle-ci a siégé la dernière fois dans cette province :

Nous désirons attirer votre attention sur quelques-uns des nombreux points de discussion qui ont eu gi dans l'application du *modus vivendi*. Quelle que soit, en théorie, l'excellence de cette convention dans l esprit de ceux qui l'on approuvée dans l'origine, elle a fait en pratique œuvre véritable de vampire au détriment des pêcheries canadiennes de l'Atlantique. Il est logique que si nous n'opposons le plus vigoureux protêt au maintien du *modus vivendi*, il n'y a pas d'objection à ce qu'il soit renouvelé périodiquement. C'est sans doute dû à ce manque d'entente entre les personnes intéressées dans les pêcheries des Provinces maritimes que cette convention est encore en vigueur.

En vertu des dispositions de cette convention les bateaux de pêche américains ont le droit, sur paiement d'un droit égal à $1.50 par tonneau de leur tonnage d'entrer dans les baies et les ports du Canada pour y acheter la boitte, la glace, les filets, les lignes et autres accessoires, de transborder le produit de leurs pêches et d'engager leurs équipages ".

Comme la pêche en bateau se fait maintenant en entier en dehors de la limite de trois milles, ce sont les Américains qui, réellement, retirent tous les avantages que leur assurent les marchés des Etats-Unis pour la vente de leur poisson. Le droit de pêche qui varie entre $150 et $200 selon le tonnage du bateau, est pour eux une pitance. Ils font plus que compenser pour cette dépense en achetant dans les Provinces maritimes leurs barques gréées, dont le prix est à peu près la moitié de ce qu'ils paient dans leurs pays.

Les avantages qu'ont les Américains sur les Canadiens en vertu du *modus vivendi* sont si manifestes que depuis quelques années les personnes de cette province qui sont engagées dans les pêcheries, ont placé beaucoup d'argent sur les bateaux de pêche américains (un bateau de construction étrangère ne peut être enregistré aux Etats-Unis) et leurs patrons de navires sont devenus citoyens des Etats-Unis, car personne ne peut commander un bateau américain s'il n'est citoyen des Etats-Unis. Ils renouvellent d'année en année les permis de pêche que leur accorde le gouvernement canadien ; ils engagent leurs équipages en grande partie dans les provinces ; ils gréent leurs navires aux Etats-Unis et vendent leurs cargaisons à Boston, à Gloucester ou à Portland. On dit de bonne source que pour ces raisons plus de 1,000 hommes venant de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse sont engagés dans la navigation sous le drapeau américain.

Cet état de choses a ses effets pernicieux. Des sujets britanniques deviennent sujets américains ; les chantiers américains pour la construction des navires sont actifs, tandis que plusieurs dans les Provinces maritimes chôment.

Les flottilles de pêche américaines s'enrichissent chaque année du capital de la Nouvelle-Ecosse, tandis que celles des Provinces maritimes souffrent d'une dépréciation proportionnelle dans le tonnage.

Les fortes sommes d'argent affectées à l'approvisionnement de ces bateaux (surtout ceux qui sont engagés dans les pêcheries d'eau douce) contribuent principalement à la fortune de ceux qui trafiquent à l'étranger.

Non seulement nos meilleurs maîtres de navires et mariniers sont enlevés à leur nationalité, mais bien souvent nos bateaux restent à l'ancre faute d'équipages.

La prospérité de l'industrie poissonnière de Gloucester est due en grande partie aujourd'hui et se maintient grâce à la tolérance des Canadiens et au détriment de nos pêcheries de l'Atlantique. Les Américains ne trouveraient pas leur profit à faire la pêche sur les grands bancs, si le gouvernement ne leur renouvelait plus leurs permis et ne leur permettait plus d'acheter la boitte, la glace, etc., dans nos ports. Beaucoup de nos concitoyens qui sont passés aux Etats-Unis et qui ont acheté des navires américains verraient avec plaisir ce changement s'effectuer car ils sont convaincus que les pêcheries canadiennes de l'Atlantique prenderaient un nouvel essor. Le produit de nos pêcheries augmenterait, nos flottes de pêche doubleraient, nos pêcheurs resteraient au pays et nos marchés prendraient de l'extension.

Quand les Canadiens sont obligés, dans leur désir de tirer quelque profit du *modus vivendi*, d'acheter des navires américains, au lieu de les faire construire au pays, comme ils le préféreraient, quand ils sont obligés d'abandonner leur nationalité pour devenir citoyens des Etats-Unis, quand ils reviennent sur leurs plages comme étrangers dans des navires de nationalité

étrangère, qu'ils achètent un permis comme ceux qui sont émis aux bateaux de pêche américains en vertu du *modus vivendi*, et qu'ils sont désormais en mesure d'exploiter la pêche plus avantageusement que les Canadiens qui sont restés fidèles à leur drapeau, nous prétendons bien respectueusement qu'il est temps d'étudier sérieusement s'il n'est pas à propos d'effectueur un changement.

Je lis ce mémoire au long parce qu'il contient des points que je n'ai pas moi-même soulevés.

Le gouvernement de Terre-Neuve a éprouvé à peu près le même désagrément que nous. Ils sont maintenant en train de mettre strictement en vigueur les stipulations du traité de 1818. Le pêcheur américain n'accepte pas le nouvel ordre avec trop de bonne grâce, mais il emploie toutes espèces de moyens pour se soustraire aux prescriptions du traité, surtout pour ce qui concerne la pêche au hareng pendant les mois d'hiver. Je ne parlerai pas du *modus operandi* que Terre-Neuve a adopté pour faire respecter les dispositions du traité. C'est une question que je n'ai pas encore suffisamment mûrie et qui d'ailleurs ne relève pas directement du sujet en discussion. En un mot, Terre-Neuve met en vigueur le traité de 1818. Je ne vois pas pourquoi elle ne le ferait pas. Elle en a incontestablement le droit. Ce n'est peut-être pas au profit des habitants de certaine partie de l'île, mais je ne suis pas prêt à le concéder. Les intérêts de la colonie en général doivent primer les intérêts individuels. Je crois que le Canada devrait offrir son appui et son influence à Terre-Neuve dans ses efforts pour faire respecter le traité de 1818, d'autant plus que notre question des pêcheries est absolument identique à la sienne et que l'occasion se présente pour le Canada de faire un commerce profitable autant que considérable de hareng avec cette colonie, si elle réussit à établir et à faire accepter sa politique actuelle.

Les pêcheurs sur les côtes atlantiques du Canada et de Terre-Neuve sont identiques et les deux pays devraient travailler de concert à l'avenir pour la protection de leurs pêcheries et pour le respect des traités qui intéressent leurs intérêts communs.

Il me semble que dans nos relations avec les Etats-Unis nous n'avons pas reçu jusqu'ici de nos voisins le traitement juste et raisonnable auquel nous avons droit et qu'ils auraient bien pu nous accorder. C'est surtout le cas pour les pêcheries. Ils ont montré peu de respect pour les conventions du traité de 1818, dont ils ont laissé l'interprétation aux pêcheurs eux-mêmes, qui sont naturellement mus par le sentiment de l'intérêt personnel. Nous avons trouvé malheureusement trop souvent que la nation avait scellé de son approbation de telles interprétations préjugées du traité, et les accusations de cruauté et d'inhumanité qui ont été portées contre des officiers canadiens chargés de faire respecter nos droits moraux et légaux.

L'expérience que le Canada et Terre-Neuve ont acquise dans leurs relations avec les Etats-Unis au sujet des conventions relatives aux pêcheries, conventions qui ont été virtuellement négociées et ratifiées, n'est pas de nature à nous convaincre que nos voisins ont jamais tenté sérieusement de régler, comme il leur aurait été si facile de le faire, ce vieux sujet de discorde. L'attitude qu'ils ont prise n'est pas non plus de nature à mériter l'éternel désintéressement des Canadiens ni l'octroi des concessions perpétuelles sans au moins quelque compensattion raisonnable en retour.

Si jamais la question des pêcheries devient encore un sujet de dicussion internationale, espérons que nos voisins ne seront plus portés à la considérer au point de vue du principe que la force et la richesse priment le droit, mais à la traiter conformément aux faits et comme on traite généralement entre hommes et entre nations les questions contentieuses.

Je ne veux pas déprécier l'importance qu'il y a pour le Canada et pour les Etats-Unis de régler bientôt et une fois pour toutes la question tant controversée des pêcheries. C'est un résultat après lequel nous aspirons tous avec ardeur. Si jamais cette question, je l'entends dans son sens le plus large, devient à nouveau le sujet de négociations diplomatiques, souffrez que j'exprime l'espoir que les Etats-Unis la traiteront sérieusement et généreusement comme il convient. Je maintiens que le Gouvernement devrait s'occuper immédiatement de cette question et qu'il trouvera le moyen de signifier aux Etats-Unis notre refus de continuer à accorder des permis de pêche en vertu de la loi de 1892.

On me dit que le même état de choses existe sur les côtes du Pacifique, mais je ne discuterai pas cet aspect de la question, vu que mon honorable collègue d'Atlin (M. Sloan) m'a fait savoir qu'il voulait prendre part au débat.

M. SLOAN propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre lève a séance.

L'hon. M. FOSTER : Quelle sera la besogne de la Chambre demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous continuerons la discussion de cette question.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et dix minutes du soir).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 18 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

SECOURS POUR LES VICTIMES DU TREMBLEMENT DE TERRE DE LA JAMAIQUE.

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre aborde l'étude des questions inscrites au feuilleton, je la prierai de me permettre de faire une déclaration à l'égard d'une question mentionnée hier par le premier ministre. On a posé au Gouvernement une question relativement au désastre de la Jamaïque. Par suite de la rupture du câble, il est devenu très difficile d'obtenir des renseignements officiels et nous n'avons d'autres sources de renseignements que les comptes rendus des journaux. Il semble, toutefois, hors de tout doute que nous sommes en présence d'un terrible désastre ; que le nombre des victimes fauchées par la mort est fort élevé, qu'une foule de propriétés ont été détruites et par conséquent que les plus grandes souffrances règnent au sein de cette population. Nous pensons donc que, sans attendre de plus amples informations officielles, ce sera le vœu du Parlement canadien de prendre des mesures immédiates pour exprimer d'une façon tangible la sympathie du peuple canadien envers leurs frères des Antilles, en leur venant en aide au moyen d'une subvention. Quant au chiffre de cette subvention, nous devons, pour le moment, nous contenter de déclarer que nous prendrons les mesures usitées pour demander au Parlement de donner son assentiment à l'octroi d'une subvention de $50,000, à titre de secours préliminaires, avec l'entente que si des renseignements ultérieurs indiquent que le désastre a pris des proportions qui rendent urgents de plus amples secours, nous demanderons au Parlement de voter une subvention supplémentaire de $50,000. Nous venons d'apprendre qu'un steamer s'apprête à partir d'Halifax en route pour la Jamaïque, et les propriétaires de la ligne, MM. Pickford et Black, ont fait l'offre généreuse de transporter, à titre gratuit, toutes les provisions que le gouvernement et le peuple canadiens désireraient y envoyer.

Nous venons de transmettre les instructions voulues au percepteur des douanes à Halifax, qui, heureusement, est fort au courant des conditions des Antilles, s'étant occupé, pendant nombre d'années, du commerce avec ce pays, et nous lui mandons de se renseigner auprès de ceux qui peuvent l'éclairer sur les secours les plus urgents à envoyer, et d'acheter immédiatement toutes les provisions qu'il pourra se procurer et qui, de l'avis de ceux qu'il consultera, répondent le mieux aux besoins de la population de la Jamaïque. Nous tenterons l'impossible pour que ces secours, ainsi qu'un certain nombre de tentes fournies par le ministre de la Milice, soient expédiés, demain matin, d'Halifax à la Jamaïque.

M. R. L. BORDEN : J'en ai la certitude, la proposition du Gouvernement ralliera d'emblée tous les suffrages de cette Chambre. Il paraît que le désastre est encore plus épouvantable que nous n'étions portés à le croire, ces jours derniers, et à coup sûr, l'initiative prise par le Gouvernement et le Parlement s'imposera à l'approbation du peuple canadien. Il conviendrait aussi de dire ici combien nous apprécions tous, j'en suis convaincu, la généreuse et prompte initiative déjà prise par le président et le congrès des Etats-Unis à l'égard de ce désastre.

QUESTIONS AU SUJET DU DEPOT DE CERTAINS RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Je demande au ministre des Finances s'il voudrait bien, demain même, s'il est possible, déposer sur le bureau de la Chambre un décret du conseil adopté le 2 avril 1906, au sujet de l'affectation de quelques terrains sur l'île Kairn, l'île Digby et quelque autre île, propriété des Indiens, aux usages des têtes de ligne du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai feuilleté la " Gazette du Canada ", dans l'espoir d'y trouver ce décret, vu qu'il se rattache aux terres domaniales, mais mes recherches n'ont pas abouti.

L'hon. M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ce genre de décrets ne figurent point dans la " Gazette du Canada ". Rien ne s'oppose au dépôt du décret en question ; seulement, jusqu'ici, personne encore n'en avait fait la demande. Je ferai le dépôt d'un exemplaire de ce décret, aussitôt qu'il aura été préparé.

M. ARMSTRONG : Je prierais le ministre de l'Intérieur de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport relatif au département des Indiens, rapport dont le dépôt a été ordonné, l'année dernière, ainsi que le rapport sur la même question, dont le dépôt a été ordonné, au cours de cette session. J'espère que ces renseignements nous seront fournis à brève échéance.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention du ministre de la Milice et de la Défense, qui ne paraît pas exempt de tout reproche à cet égard, sur un dossier dont le dépôt a été ordonné le 28 mars 1906, relativement à la propriété de l'ancienne salle d'exercice à Halifax, rapport qui n'a pas encore été déposé sur le bureau. Je pourrais, en même temps, mentionner le rapport relatif à la compagnie de fabrication de sous-cibles (Sub-Target Co'y.).

Sir FREDERICK BORDEN : Ce rapport est en voie de préparation. Il est fort volumineux.

L'hon. M. FOSTER : Je tiens aussi à rappeler au ministre que les documents relatifs à l'Australie n'ont pas encore été déposés.

SUITE DU DEBAT SUR LES PECHERIES CANADIENNES ET LES LICENCES AUX PECHEURS AMERICAINS.

La Chambre passe à la suite du débat provoqué par la motion de M. Fielding, invitant la Chambre à se former en comité général afin de discuter les voies et moyens du budget.

M. WM SLOAN (Comox-Atlin) : Monsieur l'Orateur, je reprends la suite du débat engagé sur la question soumise à la Chambre par le député de Lunenburg (M. A. K. Maclean), en conformité de l'avis qu'il a donné, ces jours derniers, dans les termes que voici :

Je désire donner avis qu'à une prochaine séance dans la dernière partie de la semaine prochaine, s'il est possible, je demanderai à la Chambre la permission de discuter une question d'importance ; celle des concessions accordées aux pêcheurs américains pour la pêche dans les eaux canadiennes, soit sous l'empire du statut, soit en vertu de règlements, et se rattachant surtout au statut canadien vulgairement connu sous le nom de *modus vivendi*.

Je dois le déclarer, dès le début, j'approuve pleinement l'attitude prise par mon honorable collègue et je tiens à le féliciter du magistral exposé qu'il a fait devant cette Chambre, sur une question qui a été une source constante d'irritation et de heurt d'intérêts entre les pêcheurs de la côte de l'Atlantique-Nord.

A titre de représentant d'un district intéressé, dans une large mesure, dans l'industrie de la pêche, je veux prouver à la Chambre que les questions qui ont été une source fertile de différends entre nos pêcheurs canadiens des Provinces maritimes et ceux des états de la Nouvelle-Angleterre sont aussi en train de devenir, à cause du rapide développement des pêcheries de la côte du Pacifique, des questions de haute importance pour les intérêts canadiens de l'Ouest. Il est grandement temps de veiller à ce que les droits qui sont nôtres, de par les traités et par une longue possession, soient maintenus dans toute leur intégrité. Sinon, l'attitude tenue par le passé et dans une large mesure, l'attitude actuelle aboutiront, et en fait, contribuent déjà à favoriser le développement des villes de l'état de Washington et à centraliser aux Etats-Unis les intérêts de la pêche, lesquels, dans l'ordre naturel des choses, devraient se centraliser au Canada et contribuer au développement de nos propres villes, en Colombie-Britannique.

Le dépeuplement de nombre de nos pêcheries de pleine mer, sur l'Atlantique, et des pêcheries de nos grands lacs est attesté par la diminution notable de la production actuelle, au regard de celle des années précédentes. Ces deux faits, ainsi que l'accroissement de notre population et celui de la consommation des produits du poisson ont déjà dirigé l'attention publique sur les ressources presque inexploitées de nos eaux intérieures et des pêcheries à eau profonde sur la côte du Pacifique ; et si l'on veut que le Canada et les pêcheurs canadiens concurrencent leur rivaux sur les marchés du continent américain, il importe qu'on les protège et qu'on leur garantisse la jouissance des privilèges et des droits qui sont à eux de droit, par le fait de la possession, par les avantages naturels et géographiques ainsi que par les stipulations des traités. Actuellement, ces droits et ces avantages ne sont pas maintenus à notre bénéfice sur la côte du Pacifique, mais déjà on accorde aux Américains des privilèges qui leur donnent l'avantage sur nos marchés intérieurs, tandis que les Etats-Unis, par le régime qu'ils ont adopté, empêchent les pêcheurs canadiens de participer aux avantages du marché américain.

Je vais donner à la Chambre un exemple et quelques faits et chiffres se rattachant à l'industrie du flétan ; et ces faits, je crois, convaincront la Chambre de l'exactitude de ma thèse.

Il y a une quinzaine d'années, le flétan capturé sur la côte du Pacifique pour les usages du commerce était quantité presque négligeable. Cinq ans plus tard, en 1896, on expédiait déjà à Boston soixante chargements de wagon de chemin de fer, soit 1,000 tonnes. Depuis cette époque, cette industrie est allée se développant au point qu'en 1906, dix ans plus tard, la quantité capturée atteignait le chiffre de 22,000 tonnes. Sur cette quantité, 20,000 tonnes furent expédiées vers différents points de l'Est et l'expédition de cette énorme capture nécessitait l'emploi de 1,300 wagons de chemins de fer. En comptant 130 wagons par mille, on calcule que l'expédition de ce poisson constituait un train de 10 milles de long. Si je donne ces chiffres, c'est afin de bien faire saisir à la Chambre l'importance du développement qui s'est effectué, dans la période de temps en question, sur la côte du Pacifique. Cet énorme commerce, qui prend chaque année un plus vif essor, et qui a pris naissance, au début de cette industrie, en Colombie-Anglaise, est aujourd'hui presque entièrement accaparé par les compagnies américaines et cela à perpétuité. à moins que les conditions actuelles ne se modifient.

Les bancs fréquentés par le flétan s'étendent du cap Hattery jusqu'à la mer de Behring ; les plus précieux, au sens commercial, se trouvent le long de la côte de l'île Vancouver, dans le détroit d'Hégate et

dans la passe de Dixon, et c'est de ces bancs que l'on tire l'approvisionnement actuel. Durant la belle saison et au cours de l'été, une flotte d'environ vingt petites goélettes et de bateaux à moteur sont utilisés sur la côte occidentale de l'île Vancouver, rapportant des cargaisons de 8,000 à 35,000 livres par bateau.

ARRIVAGES DES CARGAISONS DE FLETAN.

Voici l'état des arrivages de flétan par goélettes sur le détroit de Puget, en août :

Date.	Goélettes.	N° liv.
1905.		
Août 1	Doncaster	14,000
" 17	Doncaster	20,000
" 2	Dewey	14000
" 21	Dewey	12,000
" 3	Edith	8,000
" 23	Edith	14,000
" 7	Deeahks	17,000
" 22	Deeahks	17,000
" 9	Lister	14,000
" 26	Lister	17,000
" 9	Yukon	12,000
" 16	Yukon	14,000
" 10	Northland	25,000
" 21	Northland	35,000
" 12	B. Gold	14,000
" 30	B. Gold	12,000
" 12	Shamrock	18,000
" 14	Crescent	17,000
" 31	Crescent	22.000
" 13	Norman Sunde	14,000
" 16	Mary	10,000
" 16	Decker	26,000
" 17	Mars	17,000
" 23	Selma	18,000
" 24	Daisy	27,000
" 25	Vida	14,000
" 25	Pilot	18,000
" 31	Myrtle	14,000

Comme les bancs de la côte occidentale de l'île Vancouver sont, pour la plupart, dans les eaux intérieures, la plus grande partie du poisson capturé à ces endroits, près de 4,000 à 5,000 tonnes par année, est prise au mépris de la loi, puisque cette pêche se fait dans la limite des trois milles marins.

Dans la passe de Dixon et le détroit d'Hégate où l'exploitation de cette industrie se poursuit toute l'année et où sévissent les tempêtes et les grosses mers, on emploie des bateaux de pêche d'un type spécial. Voici les dimensions de quelques-uns de ces bateaux :

Il y a bon nombre de ces bateaux de pêche qui rapportent aux ports d'expédition des cargaisons de 100,000 à 125,000 livres de flétan, le voyage circulaire s'effectuant dans un intervalle de huit jours à deux ou trois semaines, selon que la température et les conditions de la pêche le permettent.

Sur les bancs, les pêcheurs montés dans de petites barques ou dories, pêchent à la traille, se servant de hareng pour appât. Je reviendrai plus tard sur ce dernier sujet. La journée de pêche finie, ils remontent dans leurs dories jusqu'au port le plus proche ; là, s'effectuent les nettoiement du flétan, l'enlèvement des entailles, le lavage des chairs et la mise en glacière dans la cale du vaisseau. Toute la cargaison étant à bord, à l'arrivée au port d'expédition, on procède à l'enlèvement de têtes, au paquage du poisson en boîtes dans la glace, puis on l'expédie en wagons réfrigérants aux marchés de l'est. Le prix du transport est d'environ 3 cents ½ la livre en lots de wagons, soit $1,000 par wagon. Boston est le principal point d'expédition, et à l'arrivée des cargaisons à ce port, le poisson est transbordé et expédié vers différents points en petites quantités.

Voilà, en raccourci, un aperçu de l'industrie du flétan, envisagée à un point de vue général.

Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je vais maintenant aborder l'étude de quelques questions se rattachant à ce débat.

Le traité de 1818, mentionné par le député de Lunenburg, au cours de ses observations, fera aussi l'objet de mes remarques. Le traité de paix de 1783, article 3, attribue aux citoyens des Etats-Unis, en commun avec les sujets britanniques, les droits de pêche, dans les possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique. Le texte du traité, portant : " continueront à jouir sans molestation " ne leur attribuait pas ces droits à perpétuité, comme d'aucuns l'ont prétendu.

Dans le traité de Gand qui mit fin à la guerre de 1812, il n'est nullement fait mention des pêcheries ; mais subséquemment à la conclusion de ce traité, l'Angleterre annonça l'adoption d'un système qui aboutit à la conclusion du traité de 1818. Voici le texte de l'article 1er de ce traité :

Attendu que des divergences de sentiment se

——	Longueur	Largeur.	Profond'r.	Tonnage.	Matériel.	Vitesse.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Net.		Milles.
Zapora	146	24	11·4	196	Bois	13
San Juan	118	24·5	13·5	128	"	12
New England	121·8	23·8	12·6	71	Acier	12
Kingfisher	122	24	15	141	"	12
Manhattan	142	24	15	216	"	13

sont produites au sujet de la liberté que les Etats-Unis réclament pour leurs habitants de prendre, sécher et préparer le poisson sur certaines côtes, baies, ports et criques des possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique, il est convenu entre les hautes parties contractantes que les habitants des Etats-Unis auront pour toujours, en commun avec les sujets de Sa Majesté Britannique, la liberté de prendre du poisson de toute sorte sur cette partie de la côte sud de Terre-Neuve qui s'étend depuis ledit cap Ray jusqu'aux îles Rameaux, sur les côtes ouest et nord de Terre-Neuve, depuis le dit Cap-Ray jusqu'aux îles Quirpon, sur les côtes des îles de la Madeleine, et aussi sur les côtes, et dans les baies, ports et criques depuis le mont Joly, sur la côte sud du Labrador, jusque et à travers le détroit de Belle-Ile, et de là en gagnant vers le nord indéfiniment en suivant la côte, sans préjudice toutefois d'aucun des droits exclusifs de la compagnie de la baie d'Hudson, et que les pêcheurs américains auront également la liberté, à perpétuité, de sécher et préparer leur poisson dans n'importe quelle baie, port et crique non habité de la côte sud de Terre-Neuve, ci-dessus mentionné, et de la côte du Labrador ; mais aussitôt que ces lieux seront en tout ou en partie habités, il ne sera pas permis aux dits pêcheurs de sécher ou préparer le poisson dans les parties ainsi habitées, sans au préalable en avoir obtenu la permission par convention des habitants, propriétaires ou possesseurs du sol. Et les Etats-Unis renoncent par les présentes à perpétuité à toute liberté dont ils ont joui ou à laquelle leurs habitants prétendaient avoir droit jusqu'à présent, de prendre, sécher ou préparer le poisson dans la limite de trois milles marins d'aucune des côtes, baies, criques ou d'aucun port des possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique non compris dans les limites ci-dessus mentionnées, pourvu, toutefois, que les pêcheurs américains aient le droit d'entrer dans ces baies ou ports pour se mettre à l'abri ou pour y réparer les avaries, acheter du bois, s'y procurer de l'eau, et pour nulle autre fin quelconque. Mais ils seront soumis à toutes les restrictions jugées nécessaires pour les empêcher d'y prendre ou d'y préparer du poisson, ou d'abuser de toute autre façon quelconque des privilèges qui leur sont ici reconnus.

L'article 2 du traité de 1818 délimite la ligne frontière, partant du lac des Bois, se dirigeant vers l'ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses, le long du 49e parallèle.

L'article 3 du traité de 1818 contient une stipulation relative à l'intercourse mutuel sur la côte nord-ouest de l'Amérique, en attendant le règlement définitif de la question de propriété du territoire à l'ouest de ce point, c'est-à-dire, à l'ouest des montagnes Rocheuses. En voici le texte :

Il est convenu que tout pays qui pourra être réclamé par l'une ou l'autre des parties contractantes sur la côte nord-ouest d'Amérique, à l'ouest des montagnes Rocheuses, sera, ainsi que les havres, baies, creeks et rivières qui s'y trouveront, libre et ouvert pendant dix années, à compter de la date de la signature de la présente convention, aux vaisseaux, aux citoyens et aux sujets des deux puissances ; mais il est bien entendu que cet arrangement ne doit pas être interprété au préjudice d'aucune prétention que l'une ou l'autre des deux hautes parties contractantes peut avoir sur quelque partie que ce soit dudit pays ; et qu'il ne sera pas non plus regardé comme portant atteinte aux prétentions de toute autre puissance à une partie dudit pays, le seul objectif des hautes parties contractantes à cet égard étant de prévenir les disputes et les différends entre elles.

En 1827, une année avant l'expiration de cet article, il intervint une convention en vue d'élaborer des mesures ayant pour objectif de régler d'une façon définitive les prétentions de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis à la possession de la côte nord-ouest de l'Amérique, et où l'on tomba d'accord sur la remise en vigueur provisoirement de l'article 3 du traité de 1818 dont je viens de donner lecture.

Par l'article 1er du traité de 1827, l'article 3 du traité de 1818 fut de nouveau prorogé indéfiniment et demeura en vigueur jusqu'au traité de l'Orégon, en 1846.

L'article 2 de la convention de 1827 contient une stipulation relative à l'abrogation de ce renouvellement, après avis donné par l'une ou l'autre parties contractantes.

Voici le texte de l'article 3 de la convention de 1827 :

Nulle disposition contenue dans la présente convention du 20 octobre 1818, qui est remis en vigueur par la présente, ne devra être interprété comme portant atteinte d'une façon quelconque aux prétentions que l'une ou l'autre des parties contractantes peut avoir à une partie quelconque du pays à l'ouest des montagnes Rocheuses.

L'intention exprimée ici d'une façon claire et évidente c'est qu'il ne devait être porté aucune atteinte ni donné d'extension aux droits existants, soit par la convention en question, soit par l'article 3 du traité de 1818.

En 1846, la ligne frontière fut étendue, des montagnes Rocheuses vers l'ouest jusqu'à l'océan Pacifique, la juridiction des deux pays ayant été définie par ce traité et l'article 3 du traité de 1818 ayant ainsi réalisé l'objectif visé par les auteurs du traité.

Maintenant, j'aborde l'étude de l'article 1er du traité de 1818, et cet article est la base sur laquelle reposent les droits du Canada sur la côte du Pacifique et qui doit assurer leur respect. Par cet article, les Etats-Unis ont renoncé pour toujours aux droits résultant de traités dont ils jouissaient sous l'empire du traité de 1783 ; la concession du droit de pêche dans les domaines de Sa Majesté Britannique fut limitée à certaines parties de la côte de Terre-Neuve et du Labrador ; puis, les privilèges accordés aux navires de commerce ne furent pas étendus aux vaisseaux de pêche, cette restriction visant ces derniers navires étant exprimée en termes précis, clairs et explicites. Les pêcheurs américains n'ont droit d'entrer dans nos ports que pour s'y abriter, y acheter du bois, y faire provision d'eau et y réparer des avaries.

Or, dans les eaux canadiennes, sur la côte du Pacifique, ces restrictions ne sont pas

observées ; au contraire, les bateaux pêcheurs des Etats-Unis se servent continuellement de nos ports ; ils y nettoyent et arriment leur poisson ; ils y font leurs préparatifs de pêche, y achètent de la boitte et des provisions ; bref, d'une façon générale, ils bénéficient de tous les avantages dont jouissent les pêcheurs canadiens, dans l'usage de nos eaux et de nos ports. Ces bateaux de pêche des Etats-Unis naviguent des centaines de milles à travers nos étroites passes de l'intérieur, ce qui leur assure une température d'un calme uniforme, et leur permet de réparer leurs bateaux et agrès, d'amorcer leurs hameçons et le reste. S'ils étaient obligés de suivre la route extérieure du littoral, ils se trouveraient dans l'impossibilité de se livrer à tous ces préparatifs de pêche.

De l'avis de ceux qui sont bien au courant des conditions existantes, cette invasion de nos eaux, de nos baies et de nos ports de l'intérieur par les pêcheurs américains est nécessaire au succès de leurs opérations, dans l'exploitation de leur industrie, vu que ces baies et ports de nos eaux septentrionales sont utilisées comme base générale d'opération, et cela dans une telle mesure, en fait que les pêcheurs étrangers ont même établi des feux de port, pour leur seul usage et à leur propre bénéfice personnel.

Il faut aussi tenir compte de la question de la boitte. Le hareng est l'appat employé par les pêcheurs de flétan, et bien que la boitte salée ait été exclusivement employée à une certaine époque, l'expérience a prouvé qu'on obtient de meilleurs résultats au moyen de la boitte fraîche ou congelée.

Le détroit de Puget, état de Washington, était jadis la principale source où les pêcheurs des Etats-Unis s'approvisionnaient de boitte, mais comme aujourd'hui ces eaux sont presque dépeuplées, la source actuelle d'approvisionnement se trouve dans les eaux intérieures, en Colombie-Anglaise. C'est Nanaïmo avec les lieux voisins qui en fournissent la plus grande partie, et de ce point s'expédient annuellement des centaines de tonnes de hareng, vers Seattle et autres ports du détroit, où on les emmagasine dans les glacières, pour être utilisés au besoin. Tous les bateaux employés à la pêche du flétan dans la passe de Dixon font régulièrement escale au port de Nanaïmo pour y acheter de la boitte fraîche pendant la saison du flétan, et cette saison une fois terminée, ils se servent de la provision de boitte déposée dans les congélateurs de Seattle.

Au point de vue du développement de nos pêcheries sur la côte du Pacifique, à titre d'industrie canadienne, nous avons en notre faveur un important facteur dans cette question de la boitte ; mais ici encore nous accordons aux pêcheurs étrangers un autre avantage important, qui devrait être uniquement réservé aux pêcheurs canadiens, tandis que la vente de la boitte devrait être réglementée dans l'intérêt de notre propre industrie. Le Gouvernement a prêté son concours financier à la construction de 46 congélateurs à boitte, et de 2 grands congélateurs commerciaux, tous dans les provinces maritimes. Ce système qui s'est développé dans l'intérêt des pêcheries et des pêcheurs de ces provinces a abouti aux résultats les plus satisfaisants et on devrait l'étendre à la Colombie-Anglaise. Je ferai observer à cet égard, que sir Robert Bond tente en ce moment de sérieux efforts pour conserver la vente de la boitte au bénéfice des pêcheries de Terre-Neuve. Que ces efforts soient couronnés de succès, et que la cause du droit triomphe contre la force, c'est là le vœu que je forme en toute sincérité.

La concession spéciale qui a été faite aux pêcheurs étrangers, par l'extension annuelle du privilège qui permet aux sociétés et aux vaisseaux de pêche étrangers de transborder en entrepôt et qui les autorise à se servir de nos ports dans ce but et pour l'achat de fournitures ; ce privilège sur la côte de l'Atlantique, comme l'a fait observer l'honorable député qui m'a précédé, est autorisé sous le régime des licences du *modus vivendi*, moyennant paiement d'une taxe de $1.50 par tonne de registre. Au Canada, ce privilège est accordé par décret de l'exécutif, sous l'empire de l'article 78 de l'acte concernant l'audition des comptes publics.

Voici le texte du décret en conseil :

> Les étrangers ou les sociétés de pêche étrangères apportant du poisson frais dans des vaisseaux américains à un point quelconque de la Colombie-Britannique seront autorisés à débarquer tel poisson frais à tels points, sans paiement des droits, et d'expédier ce poisson en entrepôt à un point quelconque des Etats-Unis, et les étrangers, les sociétés étrangères apportant du poisson frais dans des vaisseaux américains à un port quelconque de la Colombie-Britannique seront autorisés à acheter des provisions à un point quelconque de ladite province de la Colombie-Britannique, le tout sous l'empire des règlements et conditions que le ministre des Douanes peut établir.

La New England Fish Company, ayant son siège à Boston, a profité de cette concession. En fait, si je ne me trompe, ce décret est le résultat des observations qu'elle a adressées au Gouvernement il y a quelques années. La compagnie de pêche de la Nouvelle-Angleterre est une coalition de marchands de gros qui ont, dans une large mesure, la haute main sur les marchés des états de l'Est. Voilà environ douze ans que cette compagnie est établie en Colombie-Britannique. Avant l'adoption de cet article en question elle se servait de bateaux canadiens dans ses opérations de pêche. Maintenant qu'elle est en mesure de se servir du privilège d'expédier en entrepôt, elle a mis de côté les bateaux canadiens et se sert entièrement de bateaux américains . Actuellement elle emploie trois gros steamers à la pêche dans le détroit d'Hégate et la passe de Dixon. Voici les quantités de flétan que

cette compagnie a vendues, au cours des cinq années dernières :

	Lbs.
1902	7,640,000
1903	8,040,000
1904	9,594,000
1905	7,200,000
1906	9,414,330
Total	41,888,330

Les déboursés de cette compagnie atteignent un chiffre élevé. En 1906, ces frais d'expédition du poisson, vers l'Est, par le chemin de fer canadien du Pacifique, atteignaient presque $250,000 ; d'autres déboursés en Colombie-Britannique, $250,000 de plus. Voilà, on en conviendra, un item important, et cela a eu pour conséquence, dans une certaine mesure, de faire taire les critiques relatives aux privilèges conférés par ce décret du conseil, ce qui explique pourquoi la situation de l'exploitant canadien ne reçoit pas tout l'appui voulu. D'autre part, certaines personnes intéressées dans le développement des pêcheries canadiennes prétendent que tant que ces sociétés de pêche étrangères jouiront de ce privilège, nulle compagnie canadienne ne pourra réussir à leur faire concurrence avec quelque succès. Voilà pourquoi les intéressés au Canada demandent l'abrogation de ce privilège, de façon à ce que les Canadiens soient sur un pied d'égalité avec ces compagnies favorisées sur les marchés du continent.

Afin de bien mettre en relief leur situation, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de présenter ici une observation : c'est que le privilège spécial ainsi accordé à ces compagnies étrangères leur permet de débarquer le poisson sous pavillon américain, sans acquitter de droits, et de l'expédier en entrepôt aux marchés de l'est des Etats-Unis, le principal point étant Boston où il leur est permis d'inscrire leurs cargaisons de poisson, à titre de produit américain capturé sous pavillon américain, échappant ainsi au paiement du droit de 1 cent la livre, soit $20 la tonne, ce qui leur donne, du coup, un avantage de $20 la tonne sur leurs concurrents canadiens qui sont forcés d'acquitter le droit sur leurs importations dans cette mesure-là même.

C'est donc une prime de $20 la tonne que ces compagnies reçoivent pour le produit de leur pêche, à l'encontre de leur concurrents moins heureux. Je le répète, les pêcheurs des Etats-Unis bénéficient de tous les avantages dont jouissent les pêcheurs canadiens dans l'usage de nos eaux et de nos ports. Je mettrai, plus tard, ce point en relief, en donnant lecture de courts extraits puisés à diverses sources autorisées. La chose est évidente, tant qu'on laissera subsister les incapacités dont souffrent les pêcheurs canadiens sur la côte du Pacifique, nos nationaux ne sauraient faire l'exploitation de ces vastes ressources mises à la portée des populations de l'Ouest exploitation qui, par la force des circonstances et des conditions existantes, est en réalité cédée au bénéfice de nos concurrents venant de l'autre côté de la ligne frontière.

Il y a quelques jours, le ministre de l'Agriculture, à l'appui du projet de loi déposé par lui, tendant à encourager l'établissement d'un service d'entrepôts frigorifiques pour la conservation des produits alimentaires de nature périssable, a dit : " Qu'il est regrettable que le commerce du poisson frais soit, dans une large mesure, accaparée par les compagnies américaines ". J'emprunte au compte rendu des débats, page 670, le texte de ses observations, que voici :

Dans les Provinces maritimes, on demande à grands cris et avec raison l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour le poisson. Tous ceux qui ont observé le mouvement du commerce du poisson ont constaté avec regret que ce sont des compagnies américaines qui fournissent une grande partie du poisson frais consommé au Canada. Il est bien établi qu'une très grande partie des poissons de mer consommés à Montréal et dans la province d'Ontario est de provenance américaine. Capturé dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de Terre-Neuve, ce poisson est transporté aux Etats-Unis, puis expédié en compartiments froids dans les parties centrales du Canada. La raison de cet état de choses, c'est que, pour faire ce genre de commerce, les compagnies qui exploitent cette industrie aux Etats-Unis sont mieux outillées que ne le sont nos concitoyens des Provinces maritimes. Je ferai observer, en passant, que le ministre de la Marine et des Pêcheries prend, cette année, des mesures pour établir un service frigorifique pour le transport du poisson, des Provinces maritimes vers le centre et l'ouest du Canada, et de l'Ouest vers l'Est là où les besoins du commerce en indiqueront l'utilité. Pour compléter cette œuvre, il sera nécessaire d'établir dans les Provinces maritimes des entrepôts frigorifiques où l'on mettra le poisson dès qu'on le débarquera pour ne l'en retirer qu'au moment de l'expédier au marché. Le besoin d'entrepôts frigorifiques pour le poisson se fait aussi vivement sentir dans les Provinces maritimes que se fait sentir dans les provinces d'Ontario et de Québec celui d'établissements semblables pour la mise au froid des fruits, des viandes, des œufs ou autres produits de nature périssable.

En présence de ces faits les observations du ministre de l'Agriculture me semblent tout à fait d'actualité, surtout si l'on se rappelle que nous avons à notre actif nombre d'avantages d'ordre naturel et géographique et que les arrangements des traités militent en notre faveur. Et cependant, en dépit de ces différents facteurs, le peuple canadien, dans les grands centres du pays, comme Montréal et Toronto, est forcé de payer tribut aux compagnies et aux pêcheurs des Etats-Unis, sur le poisson capturé dans les eaux intérieures du Canada et dans les eaux limitrophes de ces dernières. La situation est déplorable au point de vue de l'esprit d'initiative canadien. Je dois féliciter le ministre de l'Agriculture et le mi-

nistre de la Marine et des Pêcheries sur l'intention qu'ils ont exprimée de remédier, dans la mesure projetée, à la situation et aux conditions existantes qui tournent au détriment de nos pêcheries nationales. Voilà qui prouve que le développement des pêcheries canadiennes dans les eaux nationales fait l'objet de leur étude. L'établissement d'entrepôts frigorifiques dans nos grands centres de distribution, ainsi qu'à proximité de nos pêcheries constituerait un avantage incalculable pour nos pêcheurs et notre industrie de la pêche.

On pourrait alors faire des arrangements pour le transport des produits de nos pêcheries par des trains spéciaux et l'on pourrait facilement règlementer la question des prix de transport et d'express, chose aussi de haute importance. La Colombie-Britannique bénéficiera grandement de l'établissement d'entrepôts frigorifiques, vu que nos conditions climatériques sont de telle nature que, dans toutes les saisons de l'année, pour conserver le poisson frais et sain, il faut en faire le naquage dans la glace ou le placer dans les congélateurs. Il serait utile de signaler ici l'importance relative, par provinces, de la valeur des pêcheries du Dominion.

La Nouvelle-Ecosse a pendant longtemps occupé le premier rang par la valeur de ses pêcheries, avec le Colombie-Anglaise bonne seconde. Le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries qui vient d'être publié fait voir que durant l'année 1905 la Colombie-Anglaise occupe la première place, et dépasse la Nouvelle-Ecosse pour cet exercice d'environ $1,600,000 ; pour ce même exercice le rendement des pêcheries de la Colombie-Anglaise est de plus du tiers de celui de toutes les pêcheries du Canada.

Pendant l'exercice 1905-1906 la valeur totale des pêcheries du Canada a été de $29,479,562, répartie comme suit entre les différentes provinces :

Colombie-Anglaise	$9,850,216
Nouvelle-Ecosse	8,259,085
Nouveau-Brunswick	4,847,090
Québec	2,003,716
Ontario	1,708,963
Ile du Prince-Edouard	998,922
Manitoba, Saskatchewan, Alberta	1,811,570

L'honorable député qui siège à mes côtés me fait remarquer que ces chiffres ne comprennent pas le poisson pris dans nos eaux par les pêcheurs américains. En 1905, plus de 40,000,000 de livres de flétan ont été prise dans les eaux canadiennes du Pacifique et 9,000,000 de livres seulement sont portées à notre crédit dans les rapports officiels. La différence sert sans doute à grossir la valeurs des pêcheries américaines. Si on prend la valeur *per capita*, des pêcheries dans chaque province on arrive au résultat suivant :

Colombie-Anglaise	$41 10
Nouvelle-Ecosse	17 97
Nouveau-Brunswick	14 63
Ile du Prince-Edouard	9 67
Québec	1 21
Ontario	0 78

Le revenu des pêcheries en 1905, y compris les permis livrés aux navires américains, à été de $98,009.69, et la Colombie-Anglaise y a contribué pour une somme de $51,532.50. Pour mieux faire ressortir l'importance de la Colombie-Anglaise sous ce rapport, je donnerai un tableau du revenu total des pêcheries, par province, de 1900 à 1905-1906, inclusivement :

	Revenu.
Nouvelle-Ecosse	$ 31,712 10
Nouveau-Brunswick	66,873 00
Ile du Prince-Edouard	11,612 35
Québec	28,500 81
Ontario	7,458 74
Colombie-Anglaise	293,027 06

Pour les années antérieures, la proportion serait à peu près la même. J'espère que le Gouvernement tiendra compte de ces chiffres éloquents lorsqu'il sera question de faire quelques dépenses nécessaires pour la protection des pêcheries du Pacifique. Tout importantes qu'elles sont, ces pêcheries du Pacifique ne sont encore qu'au début de leur développement, et les résultats obtenus jusqu'à présent, donnent à peine une idée de ce qu'elles seront dans quelques années.

Je tiens à donner lecture à la Chambre d'une lettre sur la question que m'adresse MM. Wallace frères qui possèdent de grands établissements dans ma circonscription :

WALLACE FRERES.

La Wallace Bros. Packing Company, Limitée,
Claxton, Rivière Skeena.

Colombie-Anglaise, 11 avril 1905.

A Monsieur William Sloan, Ottawa, (Ontario),
Sujet: La pêche au flétan.

Cher monsieur,—J'arrive d'un voyage à travers les villes du détroit où j'ai constaté que le peu de flétan qui nous reste, disparaît rapidement. Les Américains construisent d'énormes entrepôts frigorifiques à Whatcom et augmentent la capacité de ceux de Seattle et de Tacoma. Ils prennent notre poisson et les ports du détroit d'Hécate leur servent de base d'opérations et le tarif leur donne sur nous un avantage de 1 p. 100. Durant la présente saison, nous avons acheté un navire à vapeur et nous avons des entrepôts frigorifiques capables de recevoir 1,000,000 de livres de poisson ; mais tout semble indiquer que nos efforts seront vains, pour lutter contre la situation désavantageuse dans laquelle nous nous trouvons. Il devrait y avoir une demi-douzaine d'établissements en exploitation et nous les aurions, si nos pêcheries et nos ports étaient protégés. Nous pouvons faire pour un certain chiffre d'affaires, avec ou sans l'aide du gouvernement, mais le champ est très restreint. Il parait étrange que des navires étrangers puissent se servir de nos ports comme base d'opéraion. Qu'un bateau du fleuve Fraser s'aventure de l'autre côté de la frontière et vous verrez comment il sera reçu. Quant à la compagnie dite " New England Fish Company ", il est inutile d'essayer de lutter contre elle. Le Gouvernement devrait lui accorder un délai raisonnable pour lui permettre de convertir ses navires en navires canadiens, ce qui nous mettrait tous sur un pied d'égalité. On a tout à gagner à être étranger. Les Américains ne paient pas de

droits et ont l'usage de nos ports et de nos pêcheries.

On entend dire quelquefois: Pourquoi les Canadiens ne s'organisent-ils pas et n'exploitent-ils pas cette industrie? Vous connaissez la situation et je ne crois pas me tromper en disant qu'on ne verra jamais une compagnie canadienne entreprendre la lutte dans les conditions actuelles. Durant la présente saison nous n'emploierons pas moins de trente-six ouvriers blancs, à notre établissement et sur nos navires et ce nombre sera certainement augmenté si la situation s'améliore. Cet état de choses ne pourra certainement pas durer sans amener des difficultés. On prétend que les Américains ne paient pas un sou pour la jouissance de ces privilèges et de plus ils auront un droit de propriété moral sur certaines îles, vu qu'ils entretiennent des feux dans les ports.

Nous espérons que le Gouvernement s'occupera de régler cette question qui est trop importante pour être négligée. Nous considérons qu'il est de notre devoir de vous mettre au courant de la situation pour qu'elle ne soit pas perdue de vue.

Vos tous dévoués serviteurs,
" Wallace Bros. Packing Co., Limited ".
(Signé): PETER WALLACE, gérant.

En voici une autre de la " Canadian Fishing Company, Limited " :

Vancouver (C.-A.), 23 nov. 1906.

A Monsieur Wm. Sloan, député,
Chambre des communes, Ottawa.

Sujet: La pêche au flétan.

Cher monsieur,—Il y a environ un an, nous avons acheté en Angleterre un bateau de pêche, à vapeur, le 'Celestial Empire." Nous l'avons amené à Vancouver et nous avons commencé à pêcher le flétan, au mois de juin dernier, sur les bancs qui, comme nous le savez, sont situés dans les environs du détroit d'Hecate. Pour ce qui concerne la pêche, nous n'avons pas à nous plaindre, mais quand il s'est agi de vendre le poissson, ce fut une tout autre affaire. Nous avons constaté que le marché pour ce poisson était et est encore dans les états de l'Est et que par suite du droit d'un cent par livre imposé par le gouvernement américain, nous n pouvions pas profitablement envoyer notre poisson à Boston ni à Chicago et que même le marché canadien nous était fermé, vu que le droit insignifiant d'un demi-cent par livre, imposé par le gouvernement canadien, est impuissant à empêcher les grandes compagnies américaines de nous battre dans notre propre pays. Pour nous protéger et ne pas être obligés de sacrifier ce poisson à vil prix nous avons dû le faire congeler et nous avons actuellement dans des entrepôts frigorifiques, à Vancouver, 300,000 livres de flétan congelé dont nous n'avons pas encore réussi à vendre une seule livre, pour la simple raison que les bateaux américains en apportent de grandes quantités des bancs, et comme ces étrangers ont sur nous un avantage d'un cent par livre, nous ne trouvons pas d'acheteurs.

C'est un fait universellement connu, surtout dans la Colombie-Anglaise, que ce sont les Américains qui retirent tous les bénéfices de ces riches pêcheries.

Si le gouvernement canadien ne vient pas à notre secours, non seulement nous serons obligés de renoncer à cette entreprise, mais il sera impossible pendant bien des années d'intéresser les capitalistes dans cette grande industrie, qui devait être une des plus importantes de l'ouest canadien.

Nous joignons à cette lettre une liste des bateaux américains, avec le résultat de leur pêche, et vous verrez d'un simple coup d'œil la gravité de la situation et vous comprendrez de quel facteur puissant dans la consolidation de l'empire, nous prive les agissements d'un voisin actif et entreprenant.

Nous réclamons comme un droit des compagnies canadiennes, que les navires américains soient privés du privilège de se servir de nos ports pour exercer l'industrie de la pêche dans le détrott d'Hecate, où, à défaut de cela, que le Gouvernement accorde une remise de 1 cent par livre sur tout le flétan expédié des ports de la Colombie-Anglaise.

Nous n'avons pas besoin de dire avec quelle hâte nous attendrons votre réponse, car l'affaire est très importante pour nous et signifie l'insuccès ou la réussite.

Nous demeurons monsieur,
Vos humbles serviteurs,
THE CANADIEN FISHING CO.,
Limited.
(Signé): Harry H. W. Watson,
Secrétaire.
J. M. Atkins,
Président.

J'emprunte maintenant au rapport du département de la Marine et des Pêcheries, de 1906, quelques extraits du rapport du capitaine Newcombe, du " Kestrel " :

Pendant le mois d'août nous avons croisé dans les eaux du nord et de l'ouest, nous arrêtant dans de nombreuses petites anses et criques non relevées sur la carte, où nous avons constaté que les pêcheurs américains faisaient usage de ces petites baies comme base d'opérations. Ils avaient même construit de petits phares pour se guider dans les différents chenaux. Ces constructions furent démolies et les pêcheurs prévenus que toute nouvelle infraction à nos lois de pêche serait sévèrement punie. Nous retournâmes ensuite à Vancouver par les détroits d'Hecate et les chenaux.

Pendant l'année dernière, la pêche au flétan sur cette côte a été bonne, et au moins double de celle d'aucune des années précédentes. La flottille de pêche américaine a augmenté très rapidement, principalement en goélettes pourvues de moteurs à gazoline. Le braconnage se pratique sur une grande échelle, principalement sur la côte ouest, où ces sortes de goélettes se livrent à la pêche durant la saison d'été. Pour protéger efficacement nos pêcheries, il faudrait avoir trois bateaux de plus : un bon croiseur rapide (disons de 20 nœuds) et deux bateaux plus petits, l'un sur la côte ouest et l'autre au sud de Dundas et des îles de la Reine-Charlotte, ces bateaux aidant les croiseurs à surveiller nos havres. Avec une flotte ainsi constituée, je serais en mesure d'empêcher tout braconnage sur cette côte, quant à présent, et d'éloigner des eaux canadiennes tous les pêcheurs étrangers. Dans les circonstances actuelles, étant donné le grand nombre de pêcheurs étrangers et la grande étendue de nos côtes, il est impossible à un seul navire, quelles que soient sa vitesse et sa vigilance, d'exercer la surveillance efficace qui serait nécessaire pour la protection de nos pêcheries.

M. SLOAN.

Il ne serait par nécessaire de donner un nombreux équipage aux deux petits bateaux ; ils devraient être de la même classe que les bateaux de pêche, et pouvoir tenir la mer toutes les fois que la pêche est possible. Je proposerais qu'ils aient de 90 à 100 pieds de quille; ils rendraient ainsi de grands services, et pourraient être employés en tout temps.

Je répète qu'à l'heure actuelle, et sous les conditions existantes, il est impossible, pour un seul navire, d'exercer la surveillance nécessaire, et que l'on ne devrait pas différer l'augmentation du nombre des bateaux protecteurs.

J'ai écrit au capitaine Newcombe au sujet de la pêche du flétan, et j'en ai reçu la réponse suivante :

Vancouver (C.-A.), 20 décembre 1905.

Monsieur,—Je réponds à votre lettre concernant la pêche du flétan et les travaux du " Kestrel " le long de cette côte, durant l'année 1905. On pourrait en dire long sur ces deux questions, mais je me bornerai à exposer les choses telles que je les ai vues.....

La flotte américaine qui pêche le flétan augmente continuellement, surtout celle des goélettes automobiles, et le braconnage a été pratiqué sur une grande échelle l'an dernier. Du mois d'avril à la fin de septembre ces bateaux ont opéré sur la côte ouest de l'île Vancouver, entre le cap Flattery et le cap Scott. Ces navires ne se contentent pas de voler notre poisson, ils se servent de nos anses éloignées comme base de leurs opérations. En partant de Seattle et de Tacoma, ils croisent le long du littoral canadien et visitent les anses et les ports les uns après les autres, sans jamais se présenter au bureau de la douane.

A 400 milles au nord, le braconnage se pratique à certaines saisons, principalement par les Indiens américains de l'Alaska. Ils s'installent sur quelques-unes des îles septentrionales canadiennes et font la pêche pour le compte de compagnies américaines qui transportent ce poisson à Ketchican et de là l'expédient à Seattle et à Tacoma.

Pendant la saison de pêche du saumon, les fabricants de conserves de l'Alaska visitent aussi nos rives septentrionales et nos baies pour y pêcher le saumon au filet et l'expédier de l'autre côté de la frontière. Dans ces parages, il y a aussi beaucoup de navires américains qui se livrent à la pêche du flétan. Bien qu'ils pêchent à plus de trois milles de la côte, ils se servent de nos havres pour nettoyer et paquer leur poisson.

Vous demandez : " Pourquoi permet-on cela ? " Je réponds que ce n'est pas permis, mais comme nous n'avons qu'un seul croiseur pour surveiller 1,500 milles de côtes, il lui est impossible d'exercer la surveillance nécessaire et les pêcheurs américains ne sont pas lents à profiter de toutes les occasions qui se présentent.

Pour protéger efficacement nos côtes, il faudrait quatre croiseurs : un bon navire rapide pour la haute mer et deux autres moins considérables, l'un sur la côte ouest et l'autre au nord, pour surveiller les havres et coopérer avec les deux croiseurs. Fermez nos ports aux pêcheurs étrangers, et ils devront alors se procurer des navires canadiens ou renoncer à cette industrie.

Cela mettrait fin à toute discussion au sujet des pêcheurs américains dans les détroits d'Hecate. Ces pêcheurs seraient alors obligés de venir faire leurs affaires dans les ports de la Colombie-Anglaise ou de renoncer à la pêche.

. . . . . .

Quant au " Kestrel ", je puis dire qu'il a rendu de grands services dans le cours de l'année. En janvier et février nous avons stationné à Victoria pendant que le " Quadra " subissait ses réparations annuelles, puis nous avons été continuellement en croisière à la recherche des contrebandiers, détruisant leurs phares, leurs barrages pour les appats, etc.

Au mois de juillet nous avons capturé un navire de $9,500 qui faisait la pêche illégalement. Durant la saison nous avons parcouru 15,200 milles, à une vitesse moyenne de 9¼ nœuds. La plus grande partie des côtes des îles de la Reine-Charlotte n'a jamais été visitée et on ignore quelle contrebande s'y fait.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) H. NEWCOMBE,
Capitaine du croiseur fédéral " Kestrel ".

J'ai ici un rapport du comité mixte du commerce et des pêcheries de la Chambre de commerce de Vancouver, reçu à l'assemblée mensuelle du 7 février 1905, dans lequel je lis :

Votre comité est d'avis que la conservation de la pêche du flétan dépend d'une modification de la loi concernant les pêcheries qui interdirait aux navires de pêche étrangers de se servir des ports de refuge canadiens, lorsque le mauvais temps les empêche de rester sur les bancs. Les ports américains sont trop éloignés des bancs où l'on pêche le flétan pour que d'autres navires que les navires canadiens puissent se livrer à cette pêche avec profit.

Votre comité est aussi d'avis qu'il y a lieu d'établir une saison prohibée pour la pêche en eau profonde, mais il paraîtrait que le Gouvernement n'a pas encore en sa possession de renseignements suffisants sur les habitudes du flétan et des autres poissons qui fréquentant ces eaux ; nous constatons cependant avec plaisir que le gouvernement fédéral a recemment nommé un fonctionnaire chargé de faire ces études et qu'il se fixera dans la Colombie-Anglais .

(Signé): A. B. ERSKINE,
Président.
WM SKENE.
Secrétaire.

Je citerai encore un article du " Vancouver Daily Province ", du 26 décembre 1905 :

Enorme pêche de flétan cette année sur les côtes de la Colombie-Anglaise.—Vingt-deux milles tonnes capturées sur les bancs.—Un tiers en contrebande.—Quarante navires pêchent continuellement.—En interdisant les ports canadiens, ou mettrait fin au braconnage.

Durant l'année 1905 ou a pêché de vingt à vingt-deux milles tonnes de flétan sur les bancs canadiens.

Sur cette énorme quantité, il est impossible de faire au juste la part du braconnage, mais en tenant compte des circonstances dans lesquelles la pêche a été faite, il est raisonnable de supposer qu'au moins un tiers a été pêché illégalement par les navires américains, du mois d'avril au mois de septembre, et a été envoyé dans les ports de Puget-Sound.

Cette énorme quantité de flétan a été prise entre le cap Flattery au sud et la passe de Dixon au nord.

Environ un tiers de la pêche, sur la côte ouest de l'île Vancouver, a été faite illégalement par des goélettes américaines.

Dans la passe de Dixon et dans les détroits d'Hecate, il y a eu aussi beaucoup de braconnage, surtout par les Indiens de l'Alaska qui envoient leur poisson à Ketchecan d'où il est expédié à Seattle sur des navires par le canal Lynn.

Pour protéger contre le pillage étranger ces riches pêcheries de flétan—peut-être les seules profitables du monde entier—il faudrait fermer tous les ports canadiens aux bateaux de pêche américains et exiger un permis de tout bateau qui pêche le flétan. Ce moyen est employé sur le côte de l'Atlantique pour protéger les pêcheries canadiennes, et comme résultat le braconnage a presque disparu.

Si les ports de la Colombie-Anglaise étaient fermés aux bateaux des braconniers américains, ils seraient forcés de renoncer à cette industrie parce qu'il leur serait presque impossible de nettoyer leur poisson en pleine mer. Ce travail doit nécessairement se faire en eau tranquille et les bateaux américains entrent toujours dans un port de refuge pour nettoyer leur poisson, après chaque pêche.

Voici maintenant un extrait du rapport de la "Canadian Bank of Commerce." M. B. E. Walker disait en 1905 :

Pourquoi accorderions-nous aux bateaux de pêche américains des privilèges qui leur permettent de nous supplanter sur leurs marchés? Nous admettons que c'est une question qui doit être traitée avec une certaine largeur de vue, si nos voisins veulent y mettre un peu de libéralité, mais jusqu'à présent, nous n'en avons guère eu de preuve. Le Canada et Terre-Neuve possèdent de magnifiques pêcheries, assez considérables pour affecter le marché du monde entier. A mesure que les nations du globe progressent en richesse, la demande pour la poisson préparé, de quelque manière que ce soit, doit nécessairement aller en augmentant. La prospérité des provinces canadiennes du Pacifique et de l'Atlantique dépend, pour ainsi dire, de la préservation et du développement de nos pêcheries. Pourquoi hésiterions-nous à prendre tous les moyens nécessaires pour protéger et augmenter ce patrimoine national ? Il est consolant de constater que le ministère de la Marine et des Pêcheries sous la direction du précédent ministre a déployé beaucoup de zèle et une remarquable activité sous ce rapport.

Dans son rapport de 1906, le gérant de cette banque a parlé spécialement de la pêche du flétan. Voici ce qu'il en disait :

De grandes quantités de flétan sont actuellement pêchées par des bateaux américains sur les côtes de la Colombie-Anglaise, et il serait grandement à souhaiter que non seulement nos droits fussent protégés, mais aussi que cette industrie fût, autant que possible, réservée à nos nationaux. On se montre moins insouciant pour la pêche du hareng qui est susceptible de prendre de grands développements tant au Canada qu'à l'étranger. Les pêcheries du Pacifique septentrional sont pour ainsi dire inépuisables et nos législateurs ne peuvent accorder trop d'importance à cette merveilleuse source de richesse.

M. SLOAN.

Tout récemment une commission chargée de faire une enquête sur les pêcheries du Pacifique et plus particulièrement celle du saumon, à été instituée dans la Colombie-Anglaise. Cette pêche du saumon comporte beaucoup de détails qui mériteraient aussi d'être discutés, mais je les réserve pour une autre occasion. Les commissaires, au cours de leur enquête, ont aussi recueilli des dépositions relatives à la pêche sur la haute mer et je demanderai la permission de rapporter quelques extraits de ces dépositions ayant trait à la pêche au flétan. Je commencerai par la déposition de M. Grier Starrett, gérant de la New-England Fish Company :

D. Ces bateaux qui réexpédient le flétan de Seattle, pêchent-ils dans les mêmes eaux que vous ?

R. Oui, monsieur.

D. Se servent-ils des ports canadiens?

R. Oui.

En réponse à une autre question, M. Starrett dit :

Le port dont se servent généralement nos bateaux est situé à l'île Steven. C'est un petit port connu sous le nom de Butler's Cove.

Au sujet de l'emploi de pêcheurs canadiens, M. Starrett dit :

Je tiens à vous expliquer la situation clairement. Au sujet des hommes, il n'y a jamais eu de convention entre le Gouvernement et moi, concernant nos employés.

D. Ne donniez-vous pas la préférence aux Canadiens ?

R. Rien n'a été convenu au sujet de la composition de nos équipages. Je le sais, car c'est moi qui étais présent et qui ai conclu le marché. Le Gouvernement n'aurait pas voulu se lier par un marché comme celui-là.

M. Geo. S. Skinner, un pêcheur qui a fait la pêche du flétan sur les bancs, a répondu aux questions suivantes :

D. Si on prenait plus de précautions pour empêcher leurs bateaux de pêche de se servir de nos ports, croyez-vous que cela les empêcherait de pêcher ? Je parle des bateaux de Seattle et de Tacoma, qui ne dépensent rien au Canada?

R. Je ne vois pas pourquoi ces bateaux étrangers se servent de nos ports, si les bateaux canadiens ont seul le droit d'y entrer.

D. Trouvent-ils un avantage de se servir de ces ports ?

R. S'ils ne pouvaient pas s'en servir, ils ne pourraient pas pêcher dans les détroits d'Hécate. Ils faut qu'ils entrent quelque part.

D. Pourquoi pensez-vous qu'ils entrent dans ces ports ?

R. Principalement pour nettoyer le poisson, parer les agrès et se préparer pour le lendemain.

Extrait de la déposition de M. E. G. Taylor, inspecteur des pêcheries de la Colombie-Anglaise, district n° 3 :

D. Savez-vous si les pêcheurs américains pêchent illégalement le flétan, dans la zone des trois milles, sur la côte ouest de l'île Vancouver ?

R. Je sais personnellement qu'il se fait beaucoup de braconnage sur la côte ouest de l'île Vancouver.

D. Par des pêcheurs américains qui prennent du flétan ?

R. Oui ; sur la côte, en face d'Ucluelet, et en face de Quatsino. Il y vient beaucoup de petits bateaux qui font la pêche. Ils viennent surtout de Seattle.

Extrait de la déposition du capitaine Newcombe, du croiseur fédéral " Kestrel " :

Il est impossible de pêcher et de conserver le poisson sans entrer dans un port. Ces petites goélettes ont chacune environ douze doris. Chaque dori pêche dans un rayon d'un mille ou un mille et demi et si la journée est bonne, elle rapportera 2,500 poissons. Ce poisson est déchargé des doris sur le pont de la goélette et vous pouvez vous faire une idée de ce que peuvent quelques hommes en présence de cette masse visqueuse. S'il y a un peu de houle, ils ne peuvent rien faire et sont obligés de se réfugie dans un port.

D. Dans de gros bateaux comme ceux de la 'New England Company", pourrait-on préparer le poisson en pleine mer ?

R. Non. Demandez cela à n'importe quel vieux marin et il vous dira que non. Mon idée ne serait pas de les chasser; je voudrais au contraire les attirer ici. Ils feront peut-être mine de s'en aller, mais ils reviendront vite. Tous leurs capitaines ont servi autrefois sur des navires anglais, et j'ai souvent causé avec eux. Ils vous diront tous que du jour où nos ports leur seront fermés ils seront obligés de eux m'ont fait cet aveu. Cette année j'ai démoli plusieurs phares qu'ils avaient renoncer à la pêche. Des douzaines d'entre érigés, mais tant que vous n'aurez pas des gardiens ou un navire dans ces parages, vous n'obtiendrez guère de résultats.

Extrait de la déposition de M. E. F. Batson, qui a fait la pêche du flétan sur les bancs :

Je tiens à déclarer qu'il serait impossible de faire la pêche dans ces eaux, sans l'usage de nos ports. Ces bateaux doivent avoir un abri pour se préparer à la pêche, et pour préparer le poisson et arrimer la cargaison. Les tempêtes sont très violentes dans les détroits d'Hecate et le vent souffle généralement du sud-est.

Le premier rapport provisoire de cette commission est publié depuis quelques mois. Un paragraphe de ce rapport conseille une surveillance plus active et il est conçu en ces termes :

Les commissaires conseillent d'établir une surveillance plus efficace des pêcheries de la Colombie-Anglaise, principalement sur la côte ouest de l'île de Vancouver, afin de supprimer autant que possible le braconnage et le pillage par des bateaux et des pêcheurs étrangers, dans les eaux canadiennes.

Je constate avec plaisir que le Gouvernement s'est rendu aux sollicitations qu'il a reçues de tous côtés et qu'il a inscrit au budget une somme suffisante pour se procurer un croiseur puissant et il faut espérer que ce surcroit de surveillance fera diminuer le braconnage et les autres infractions à la loi. J'ajouterai seulement qu'on ne peut trop se hâter d'avoir encore un ou deux de ces croiseurs.

Les commissaires approuvent la décision prise par le Gouvernement, il y a quelques mois, d'établir une station de biologie maritime dans la Colombie-Anglaise. Tout le monde reconnait que cet établissement est nécessaire à la connaissance plus exacte de la valeur économique de nos mers et pour faciliter les études et les expériences qui ne peuvent que profiter à nos pêcheries.

La commission signale aussi la nécessité d'adopter une politique mieux définie à l'égard des détroits d'Hecate et de la passe Dixon. Je crois savoir que la commission a chargé une sous-commission d'étudier plus à fond cette question et comme la commission doit se réunir de nouvean prochainement, pour préparer son rapport final, il n'y a pas de doute qu'il en sera fait mention.

L'hon. M. BRODEUR : Le département a été averti à maintes reprises que si ce privilège était aboli, la New England Fish Company irait s'établir à Seattle et quitterait Vancouver. Que pense l'honorable député de cette menace ?

M. SLOAN : Il n'y a pas sur toute la côte du Pacifique un homme plus qualifié que le capitaine Newcombe pour répondre à cette question de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et le passage de sa déposition que je viens de citer, est formel sur ce point.

La question de juridiction territoriale dans la passe Dixon et les détroits d'Hecate est d'une importance internationale. Cependant pour le moment, je me contenterai de discuter la question brièvement et pour cela je remonterai au traité de 1846 qui définit la frontière entre le Canada et les Etats-Unis depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à l'océan Pacifique. L'article 1er de ce traité dit :

A partir du point du 49e parallèle de latitude nord où se terminent les frontières établies par des conventions et des traités existant entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, la ligne de frontière entre les territoires de Sa Majesté Britannique et ceux des Etats-Unis sera continuée à l'ouest, le long du dit 49e parallèle de latitude nord, jusqu'au milieu du canal qui sépare le continent de l'île de Vancouver, et de là au sud, en suivant le milieu dudit canal et du détroit de Fuca jusqu'à l'océan Pacifique, pourvu toutefois que la navigation de tous lesdits canal et détroit, au sud du 49e parallèle de latitude nord, demeure libre et ouverte aux deux parties.

Comme cette rédaction était assez vague et que les mesures et les lignes de démarcations n'étaient pas clairement indiquées, un différend surgit sur la question de savoir si la ligne devait passer par le détroit de Rosario et par le canal Haro, et par l'article 34 du traité de Washington, de 1871, il fut convenu de soumettre la question à l'arbitrage de l'empereur d'Allemagne, et sa sen-

tence arbitrale, rendue en 1872, confirma la prétention des Etats-Unis. En 1873, une conférence eut lieu à Washington pour tracer et démarquer la frontière conformément à cette décision et pour compléter la démarcation contenue dans le traité de 1846. Depuis, les deux gouvernements ont constamment eu recours à la démarcation convenue à cette conférence, pour déterminer la frontière entre leurs possessions respectives.

L'honorable M. Hannis Taylor, un des avocats qui a soutenu les prétentions des Etats-Unis devant le tribunal chargé de déterminer la frontière de l'Alaska, dans une publication récente sur le droit international, discute la question de souveraineté et de juridiction et dit "qu'il y a, en matière d'eaux territoriales, une disposition à restreindre toute prétention exagérée à exercer une juridiction en dehors de la lieue marine, et qu'il y a aussi une disposition générale à considérer les détroits dont la largeur ne dépasse pas 6 milles, comme faisant entièrement partie du territoire auquel ils appartiennent". M. Taylor cite ensuite le règlement de la frontière sud en question, comme une remarquable exception à cette règle générale. On me permettra de citer le texte même de l'ouvrage de M. Taylor, page 279 :

Les détroits de moins de 6 milles de largeur sont une exception. Il y a une disposition générale à considérer les détroits dont la largeur ne dépasse pas 6 milles, comme faisant entièrement partie du territoire de l'Etat ou des Etats auxquels les rives appartiennent. Quand leur largeur dépasse 6 milles, l'espace central, en dehors des limites de la lieue marine, est considérée comme une exception remarquable à la règle générale que les droits territoriaux ne peuvent pas s'étendre sur les détroits dont la largeur dépasse 6 milles, on peut citer le règlement final de la frontière nord-ouest, entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, originairement démarquée dans le traité de 1846 qui dit que cette ligne sera continuée le long du 49e parallèle de latitude jusqu'au milieu du canal qui sépare le continent de l'île de Vancouver, et de là jusqu'au milieu du détroit de Fuca, dans le Pacifique. Lorsqu'un différend surgit au sujet de la propriété de certaines îles, la question de frontière fut soumise, en vertu du traité de 1871, à l'arbitrage de l'empereur d'Allemagne ; en 1873 un protocole signé dans le but de donner son effet à cette décision, prolongea la ligne de 50 milles dans le Pacifique, par le milieu d'un détroit large de 15 milles, après l'avoir fait passer à travers une étendue d'eau de 35 milles de longueur et d'une largeur de 20 milles.

M. W. E. Hall, qui est une autorité reconnue en droit international, discutant la question de la propriété territoriale d'un Etat, 4e édition, page 163, dit :

Etant donné une étendue d'eau déterminée, le pouvoir de réglementer n'est pas moindre, si cette étendue est bornée aux deux extrémités par de l'eau, que si elle aboutit à la terre, et la sûreté de l'Etat peut être plus intéressée au maintien du droit de propriété et partant de juridiction sur les détroits que sur les golfes.

M. SLOAN.

Les exemples sont rares ; cependant, un cas récent semblerait indiquer que l'Angleterre et les Etats-Unis persistent à réclamer comme faisant partie du territoire les eaux d'un détroit ayant de beaucoup plus de 6 milles de largeur. Par le traité de Washington, de 1846, il fut stipulé que la frontière entre les Etats-Unis et l'Amérique septentrionale britannique suivrait le 49e parallèle de latitude jusqu'au centre des détroits qui séparent l'île de Vancouver du continent et de là continuerait par le milieu du détroit de Fuca jusqu'à l'océan Pacifique. Des différends ayant surgi au sujet de la propriété de certaines îles, la question de frontière en jeu entre les deux nations, fut laissée à l'arbitrage de l'empereur d'Allemagne, et en 1873, un protocole fut signé à Washington dans le but de tracer la frontière conformément à cette sentence arbitrale. Aux termes de ce protocole, la frontière, après avoir passé les îles qui avaient occasionné le différend, traverse une étendue d'eau large de 20 milles et se prolonge sur une distance de 50 milles en suivant le milieu d'un détroit d'une largeur de 15 milles, jusqu'à ce qu'elle atteigne l'océan Pacifique à mi-chemin entre la pointe Bonilla, sur l'île de Vancouver et le phare de l'île Tatooch, sur la rive américaine; à cet endroit, la largeur de l'eau est de 10 milles $\frac{1}{2}$.

Les détroits de Fuca dont le centre forme la frontière sud, entre le Canada et les Etats-Unis ont une largeur variant de 12 à 20 milles et forment un canal ininterrompu de plus de 70 milles. Il ne faut pas oublier que tous ces détroits au sud du 49e parallèle de latitude nord doivent rester libres et ouverts à la navigation des deux pays. Par ce traité, les parties contractantes affirment clairement leur juridiction respective sur les détroits de Fuca, et cette juridiction a été reconnue, du moins par elles, car bien que la navigation dans ces détroits soit libre et ouverte aux deux pays, des navires des deux gouvernements font la surveillance dans leurs eaux respectives, et en 1899 six bateaux de pêche canadiens furent saisis par les autorités américaines, du côté américain de la ligne de démarcation, dans les environs de la pointe Roberts par où passe la 49e parallèle. Ils furent relâchés parce qu'on a prouvé qu'ils avaient dérivé à leur insu ; mais la prétention fut maintenue par les Etats-Unis et reconnue par l'Angleterre. Elle est aujourd'hui du domaine public.

Je dirai maintenant quelques mots de la frontière du nord entre le Canada et les Etats-Unis telle que la fixe la sentence arbitrale de 1903 et de la question de juridiction territoriale dans les eaux adjacentes, de la passe de Dixon. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre une carte sur laquelle cette ligne est indiquée.

Dans la discussion de cette question, je ne remontera pas plus loin que 1821. A cette date la Russie publia un ukase par lequel elle s'attribuait la souveraineté sur l'océan Pacfique au nord d'un point sur le 51e parallèle de latitude nord et s'étendant à 100 milles dans l'océan. Cette usurpation de la Russie souleva des protestations de la part de l'Angleterre et des Etats-Unis et en 1824

une convention eut lieu entre les Etats-Unis et la Russie. Aux termes de cette convention, la Russie renonça à une bonne partie de ses prétentions de 1821 et elle s'engagea à ne pas établir de postes au sud du 54° 40' de latitude nord. L'année suivante, en 1825, l'Angleterre et la Russie signèrent un traité par lequel la Russie renonça à toute réclamation au sud du 54°40' de latitude nord, sur la côte nord-ouest d'Amérique, en acceptant une ligne de démarcation devant servir de frontière entre les deux pays. Cette frontière est décrite dans l'article 3 de ce traité, dont je donne ici la traduction anglaise autorisée :

La ligne de démarcation entre les possessions des hautes parties contractantes sur les côtes du continent américain et les îles au nord-ouest sera tracée ainsi qu'il suit : à partir de l'extrémité méridionale de l'île dite du Prince-de-Galles, située sur le parallèle 54° 40' de latitude nord et entre le 131e et le 133e degré de longitude ouest (méridien de Greenwich), la dite ligne se prolongera vers le nord en suivant la passe dite Portland Channel, jusqu'à un point du continent où elle rencontrera le 56e degré de latitude nord. De ce dernier point, la ligne de démarcation suivra la crête des montagnes situées parallèlement à la côte, jusqu'au point d'intersection avec le 141e degré de longitude ouest (du même méridien); et finalement, du dit point d'intersection, le long de la dite ligne méridienne du 141e degré, jusqu'à la mer Glaciale, sera la frontière entre les possessions russes et anglaises au nord-ouest du continent d'Amérique.

En 1867, cette partie de la Russie d'Amérique comme sous le nom de l'Alaska fut cédée par traité aux Etats-Unis, moyennant une somme de $7,200,000, les Etats-Unis acceptant comme frontière de l'est la démarcation décrite dans l'article 3 que je viens de citer du traité de 1825. Cette ligne de démarcation établie d'après les connaissances imparfaites que l'on possédait alors et manquant de précision et d'exactitude sous beaucoup de rapports, donna lieu à des interprétations contradictoires et devint une cause de conflits entre le Canada et les Etats-Unis. A la suite de tentatives répétées et infructueuses, une convention eut lieu à Washington entre les Etats-Unis et l'Angleterre (le Canada donnant son consentement de mauvaise grâce) et il fut convenu de soumettre les points en litige à un tribunal, et le 20 octobre 1903, la sentence de ce tribunal régla définitivement la question.

L'article 3 du traité de 1825 dit : A partir du point le plus méridional de l'île dite du Prince-de-Gales, la dite ligne " se dirigera vers le nord " en suivant la passe dite Portland Channel. Les mots " se dirigera vers le nord " étaient un des points en dispute soumis an tribunal et la ligne a été définitivement décidée et tracée sur la carte par ce tribunal. Elle commence au point marqué A sur la carte, à la ligne des eaux basses, au Cap Muzon sur l'île du Prince-de-Galles, et se dirige à l'est vers la partie supérieure de la passe Dixon, jusqu'au point B, indiqué sur la carte, entre Sitklan et l'île de Galles, et elle fait partie de la ligne de démarcation acceptée entre les possessions des hautes parties contractantes, par le traité de 1825.

Bien que le traité de 1825 ne soit pas bien clair sur la direction ou la nature de cette ligne, la convention de 1903, en faisant décider par le tribunal la direction que cette ligne de démarcation entre les possessions des deux pays devra suivre, fait de cette ligne une frontière territoriale. Cette frontière a été tracée par le tribunal, elle existe réellement à travers la mer, entre les points A et B, absolument comme la frontière fixée par la convention de 1873, au centre des détroits de Fuca.

La passe Dixon sépare l'île du Prince-de-Galles et l'île Graham et s'étend jusqu'à l'entrée de la passe dite Portland Channel, et la distance entre le point A, le point initial de la ligne de démarcation entre les possessions des deux pays et l'île Graham est d'environ 28 milles. Il y a beaucoup de traits de ressemblance entre la passe Dixon et les détroits de Fuca, excepté que les Russes, par le traité de 1825, ne s'y sont réservé aucun privilège de navigation.

La frontière dans la passe Dixon est définie dans le traité de 1825 : " la ligne de démarcation entre les possessions ". Dans les détroits de Fuca, le traité de 1846 définit la frontière : " la ligne frontière entre les territoires ". Les deux expressions confirment également un droit de propriété reconnu sur chaque côté de la frontière, du moins entre les parties contractantes. Et comme la ligne de démarcation est maintenant tracée sur les cartes qui font partie de la décision du tribunal, la question des bornes territoriales et de la juridiction qui en découle est maintenant clairement définie, entre l'Angleterre et la Russie, par le traité de 1825, et formellement acceptée et ratifiée par les Etats-Unis en 1903.

En décrétant que les détroits de Fuca étaient des eaux territoriales, on a créé, comme il a été dit, un précédent remarquable qui étend au delà des limites ordinaires la juridiction sur les eaux. Dans la passe Dixon, on a fait la même chose en s'écartant de la règle qui limite la juridiction territoriale aux détroits dont la largeur ne dépase pas 6 milles. Dans la passe Dixon et plus particulièrement dans la partie au nord de la ligne, du côté de l'île Graham, se trouvent les plus riches pêcheries de flétan que nous possédons. Or, elles sont constamment envahies par les pêcheurs américains, et si nous ne prenons pas les moyens d'y établir une surveillance sévère pour faire cesser ces incursions, ces eaux seront bientôt épuisées. La pêche du flétan dans la passe Dixon se fait sans égard aux saisons de frai et aux autres conditions nécessaires pour assurer la reproduction, et tous les intéressés demandent que des règlements sévères soient établis et appliqués pour préserver la valeur de ces importantes pêcheries.

Il est généralement admis et reconnu que le système actuel, qui permet l'invasion de nos ports, profite à l'industrie américaine, au détriment de la nôtre. En d'autres termes, ce système nous enlève tout espoir de voir nos pêcheries prendre un développement considérable. Le Gouvernement devrait modifier sa politique et encourager l'initiative canadienne dans toutes les branches de cette industrie, en subventionnant la construction des navires, en offrant des primes pour le poisson pris par des bateaux canadiens, en interdisant nos ports, nos baies et nos anses aux bateaux étrangers, en installant des entrepôts frigorifiques et en facilitant les moyens de transport.

Qu'on fasse cela et dans quelques années, les deux ou trois centaines de mille dollars que contribuent au Trésor public ceux qui exercent cette industrie dans la Colombie-Anglaise se changeront en autant de millions. Nos villes et nos industries en recevraient une forte impulsion ; nos grands centres ne seraient plus tenus de payer un tribut aux Etats-Unis ; nos compagnies de transport transporteraient tous les produits du Pacifique au lieu de n'en transporter qu'une faible partie, comme à présent.

Le temps est arrivé de s'occuper sérieusement du sort de nos pêcheurs canadiens de la côte du Pacifique ; si nous retardons plus longtemps, nous ne manquerons pas de nous apercevoir que nous n'avons saisi que l'ombre pendant que notre infatigable rival s'est enfui avec la proie.

Les questions qui ont été débattues aujourd'hui ont une importance internationale et comme il a été question d'une partie de la frontière de l'Alaska, telle que fixée par le tribunal, je me permettrai de faire observer que s'il est regrettable que le canal de Portland ait été défini de manière à enlever au Canada Sitklan et les îles à l'ouest, il est encore de beaucoup plus malheureux que la même décision prolonge la "lisière" de manière à priver le Canada d'un port sur le canal de Lynn. Le ministre actuel de la Justice qui était un des membres de ce tribunal et son collègue, sir Louis Jetté, ont été dissidents et ont énergiquement maintenu la prétention du Canada.

Je dirai en passant que si l'Angleterre modifiait sa politique et accordait de plus amples pouvoirs au Canada de conclure des traités, l'Angleterre et le Canada y trouveraient un mutuel avantage, et que le Canada s'en trouverait infiniment mieux. Les autorités impériales pourraient aussi s'occuper des questions qui ont été débattues ici ce soir, et j'espère qu'à l'avenir ces questions d'un intérêt vital pour le Canada ne seront plus sacrifiées sur l'autel de l'indifférence et de l'opportunisme.

L'hon. M. FOSTER : J'ai cherché à suivre mon honorable ami aussi attentivement que possible et je désirerais savoir si la passe Dixon, près l'île Graham est au sud ou au nord de la ligne.

M. SLOAN.

M. SLOAN : Je ne crois pas que ce point soit contesté.

L'hon. M. FOSTER : Et les détroits d'Hecate, entre les îles Charlotte et la terre ferme?

M. SLOAN : Cela pourrait donner lieu à discussion.

L'hon. M. FOSTER : Sur ces deux points, on peut soutenir le pour et le contre?

M. SLOAN : Oui. Monsieur l'Orateur, je me suis efforcé, d'exposer aussi brièvement que possible quelques-uns des aspects de la question des pêcheries du Pacifique qui réclament la sérieuse attention du Gouvernement, et bien que l'honorable premier ministre et ses collègues aient fait beaucoup pour le Canada, depuis leur avènement au pouvoir, en 1896, il reste encore beaucoup à faire.

Le Gouvernement s'est montré actif et entreprenant. En toute occasion, il a donné la preuve qu'il avait confiance dans l'avenir du pays. Il a pris comme dévise de son administration l'agrandissement du Canada, et on a dit avec raison que le vingtième siècle sera le siècle du Canada. Dans ce vaste pays, qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, dont les richesses son infinies, les ressources variées et incalculables, il n'y a pas une province dont l'avenir soit plus brillant, plus plein de promesses que la Colombie-Anglaise. Notre climat est idéal; nos plaines sont fertiles ; nous produisons les plus beaux fruits au monde ; nos richesses forestières représentent des millions. Rien ne surpasse la richesse de nos mines de charbon et autres. Nos pêcheries, celles de la haute mer, dépassent en étendue et en richesse tout ce que peut imaginer l'esprit le plus enthousiaste et sont encore à peine exploitées. Avec un peu d'encouragement et une judicieuse administration, elles seront une source permanente et féconde de la richesse nationale.

La construction du Grand-Tronc-Pacifique hâtera considérablement le développement de ces ressources. Prince-Rupert, le terminus du réseau sur la côte du Pacifique, possède un magnifique port naturel et deviendra rapidement un centre commercial important. Ce port est avantageusement situé à proximité de nos pêcheries de haute mer et est destiné à devenir un des plus grands sinon le plus grand port de pêche du monde entier, et le Grand-Tronc-Pacifique contribuera à distribuer dans toute l'Amérique les produits de ces pêcheries.

Puisque l'honorable premier ministre et son gouvernement se rendent pleinement compte de nos besoins et de notre importance grandissante, je ne crois pas nécessaire d'insister davantage sur la nécessité d'adopter promptement une politique judicieuse qui assure la préservation de nos riches pêcheries de haute mer, pour le plus grand avantage de notre industrie, de notre population et du Canada en général.

M. ROCHE (Halifax) : Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots sur cette question à l'appui de la résolution et féliciter les honorables députés qui l'on proposée et appuyée sur le talent et la largeur de vue dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils se sont imposés pour recueillir ces données et tracer un historique de la question.

Dans son discours d'hier aprés-midi, un détail qui se rapporte au traité de Gand, conclu en 1814, semble avoir échappé à l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean). Voici, je crois, quels sont les faits : les commissaires américains étaient Henry-Clay, Albert Gallatin Wheaton, qui était ambassadeur à la cour de Berlin, et John Quincy Adams. Un différend éclata dans le règlement d'un conflit au sujet des pêcheries du Pacifique. Les commissaires américains étaient disposés à le régler définitivement, mais lord Gambier, le commissaire anglais, demanda comme compensation, le droit pour les navires anglais de naviguer sur le Mississippi. Les Américains refusèrent et aucun règlement ne fut effectué sur ce point.

Je ne crois pas que beaucoup de membres de cette Chambre se rappellent les polémiques de 1852, quand le gouvernement anglais envoya des navires de guerre qui capturèrent les bateaux de pêche américains et les remorquèrent dans le port d'Halifax. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse arma aussi quelques goélettes rapides qui firent d'autres prises et les amenèrent dans le même port. Une fureur intense éclata aux Etats-Unis. La presse s'empara de la question et la discuta à la vraie manière américaine. L'aigle lança des cris et le gouvernement anglais crut avoir poussé trop loin la provocation. Des arrangements eurent lieu qui calmèrent la situation pendant quelque temps et le traité de réciprocité, conclu peu après, apporta un règlement temporaire.

J'ignore le goût du poisson frais de la côte du Pacifique, n'ayant pas eu l'avantage de visiter cette partie du pays et de manger ce poisson sur place ; mais à en juger par les conserves qui nous sont envoyées, il est loin d'égaler en qualité le poisson de la Nouvelle-Ecosse. Si vous voulez manger de bon poisson, venez dans la Nouvelle-Ecosse et faites-vous-le servir avant qu'il soit mis dans les entrepôts frigorifiques. Chaque demi-heure qui s'écoule après la capture, en diminue la saveur et la qualité. Si nos honorable amis de l'Ouest veulent manger de vrai bon poisson, qu'ils viennent goûter à notre saumon à l'époque de la pêche, ou à notre marquereau d'automne, au moment où on le sort des bateaux. Alors ils pourront faire la différence entre le poisson de la Nouvelle-Ecosse et celui qu'on nous sert ici, surtout celui qui nous vient de la Colombie-Anglaise. Ils sauraient ce que c'est qu'un poisson qui vaut la peine d'être mangé.

J'ai surtout pris la parole pour faire observer que le ministre de la Marine et des Pêcheries a installé à Halifax un établissement pour la conservation de la boitte gelée. Lors de mon dernier voyage à Halifax j'ai eu l'avantage de visiter cet établissement dans tous ses détails et j'y ai vu de la boitte et toute sorte de poisson qu'on y conserve. Cet établissement rend de grands services aux pêcheurs. Autrefois, ils étaient obligés d'aller de place en place à la poursuite de la boitte, qu'ils ne pouvaient se procurer qu'en quantité insuffisante pour leur voyage. Aujourd'hui un bateau prend à cet établissement la quantité de boitte qu'il lui faut et il se rend directement sur les bancs pour faire la pêche.

Comme je viens de le dire, on conserve aussi dans ces entrepôts, de grandes quantités de poisson frais. Ce poisson est supérieur à celui qu'on trouve généralement sur nos marchés, mais le poisson ainsi conservé ne peut jamais approcher en saveur et en qualité celui qui est expédié immédiatement après avoir été pris et livré promptement au consommateur. J'espère qu'on en arrivera à pouvoir se passer d'entrepôts frigorifiques et de poisson en conserve, et que nous aurons des trains qui recevront le poisson directement des bateaux de pêche et le distribueront en quelques heures dans les principales villes du Canada. Alors, les malheureux habitants de ces villes pourront participer à quelques-unes des douceurs dont nous jouissons en abondance dans la Nouvelle-Ecosse.

Au nom de mes commettants, je remercie l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de s'être rendu à ma demande et d'avoir tenté une expérience et d'avoir installé cet établissement pour la conservation de la boitte qui a rendu d'inappréciables services aux pêcheurs des comtés d'Halifax et de Lunenburg.

Quant à l'autre question plus importante de savoir si le gouvernement anglais est aussi ombrageux qu'en 1852, je doute fort qu'il en soit ainsi. Si le Canada prenait une attitude belliqueuse, s'il se mettait en tête de faire rigoureusement respecter ses droits, je doute fort qu'il eût l'appui du gouvernement anglais. Je suis plutôt porté à croire qu'il nous ferait savoir qu'il est préférable de chercher une autre solution. Il semblerait que le désir d'entretenir des relations cordiales avec les Etats-Unis prédominât dans les conseils de la Grande-Bretagne et qu'on y fît plus de cas de la susceptibilité des Américains qu'au temps de ma jeunesse. Mais les temps changent, et cette amitié pourra peut-être se refroidir.

Nous ne devons certainement rien faire pour troubler les relations amicales des deux pays, mais, d'un autre côté, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan) nous ne devons pas permettre que nos droits servent à apaiser certains éléments tapageurs de la population anglaise qui demandent que les légitimes revendications des colonies soient sacrifiées dans l'intérêt du commerce et des relations

cordiales actuelles entre la mère patrie et les Etats-Unis.

M. MACPHERSON : Je ne retiendrai pas la Chambre longtemps. Je tiens à féliciter l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan) sur son excellent discours, dans lequel il a si bien exposé la question des pêcheries du Pacifique. Je crois cependant pouvoir ajouter quelques remarques qui, je l'espère, jetteront encore un peu plus de lumière sur le sujet.

Je crois que nous pouvons poser comme principe que les Américains n'ont aucun droit dans les eaux canadiennes. Personne, j'en suis certain, n'oserait soutenir la thèse contraire.

Or, si les Américains n'ont pas de droit dans les eaux canadiennes, et s'ils pénétrent dans ces eaux et y pêchent, ils peuvent être assimilés à ceux qui pénètrent dans une maison étrangère, à la faveur de la nuit, pour y voler. Ils ne sont rien autre chose que des voleurs. Nous employons certainement un euphémisme en les appelant braconniers. Les Américains font beaucoup de pêche dans les eaux canadiennes, et prennent pour base de leurs opérations, les ports du détroit de Puget, comme l'a expliqué l'honorable député de Comox-Atlin. Il y a huit ans, il y avait exactement trois navires qui faisaient la pêche en dehors des ports de Seattle, Tacoma et Whitcom. Aujourd'hui—je prie le ministre de la Marine et des Pêcheries de noter ce fait —il n'y en a pas moins de quarante-six.

Et tous ces quarante-six navires prennent du poisson dans les eaux canadiennes.

Cet après-midi, quelqu'un a mentionné ici la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre dont le siège est à Boston (Mass.) et qui a une base d'opérations dans le port de Vancouver. Souffrez que j'en dise quelques mots, afin d'expliquer la situation.

M. Grier Sterrett, le gérant de cette compagnie, était un pêcheur de la Colombie-Anglaise, originaire de la même ville que l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy). Ayant entrepris la pêche du flétan, il se fit confier des fonds importants par des gens qui, plus tard, le regrettèrent car les premières tentatives de pêcher le flétan dans les eaux de la Colombie-Anglaise engloutirent près de $40,000. M. Sterrett, homme d'affaires avisé, comprit que le flétan abondait dans nos eaux et qu'il y avait au sud du Canada une population de quatre-vingt millions d'habitants, en somme, assez friande de poissons. Aussi, se dit-il en lui-même : Pourquoi n'irais-je pas trouver quelqu'un qui a des fonds et qui peut disposer du produit de cette pêche afin de l'intéresser à cette entreprise ?

Il se rendit à New-York. Je puis dire qu'il ne possédait pas un seul dollar en son nom, ayant tout perdu dans sa spéculation précédente. Il réussit à se procurer assez d'argent pour se rendre à New-York et y vivre pendant six semaines. Il fréquenta les poissonneries de cette ville, à la recherche de commerçants qui consentiraient à placer des fonds dans le commerce du poisson de la Colombie-Anglaise. Il rencontra un homme qui faisait partie de la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre établie à Boston. Ayant su l'intéresser à son projet, il alla demeurer quelque temps à Boston.

A la fin, M. Sterrett et la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre prirent part à l'aventure. On loua un navire canadien. L'entreprise était risquée; les circonstances n'étaient pas propices. Toutefois, la compagnie, composée de gros capitalistes, d'excellentes gens, s'adressa au Gouvernement et lui dit, ainsi que le député de Comox-et-Atlin l'a démontré cet après-midi : Si vous nous permettez de transiter le poisson que nous prendrons dans les eaux américaines—c'est-à-dire à plus de trois milles des côtes de la Colombie-Anglaise—nous prendrons la ville de Vancouver pour base de nos opérations et nous expédierons notre poisson à Boston par les lignes canadiennes de chemins de fer. La compagnie obtint un permis d'un an, qui est connu au Canada sous la désignation de permis de la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre. Elle emploie deux navires à la pêche du poisson américain qui est expédié sur les marchés des Etats-Unis. Les lois douanières du pays voisin ne permettent d'entrer en franchise que le poisson pris par des navires américains. Aussi, le député de Comox-et-Atlin l'a dit, la compagnie emploie deux navires américains, le "Kingfisher" et le "New-England". A bord, le capitaine seul est sujet américain. Les équipages furent engagés à Vancouver; les pêcheurs furent recrutés à Vancouver; les navires furent achetés à Vancouver; l'appât fut obtenu à Vancouver et la houille mise à bord fut achetée à Nanaïmo. Depuis le début de l'entreprise jusqu'à présent, c'est des villes côtières de la Colombie-Anglaise qu'on a reçu tous les aprovisionnements et que sont venus tous les membres de l'équipage.

L'an dernier, mon honorable ami l'a établi, neuf millions de livres de flétan furent expédiées par la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre qui fait toutes ses opérations dans les ports de la Colombie-Anglaise. Trente et un millions et quelques livres de flétan furent expédiées de la ville de Seattle. Ces 31,000,000 de livres, on se les était aussi facilement procurées dans nos eaux que les 9,000,000 de livres de la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre. Au cours de l'an dernier, celle-ci a payé au Pacifique canadien plus de $300,000, pour frais de messageries seulement.

Je dois dire dès maintenant que je ne tiens pas à savoir quels sont les intéressés, quelle est leur raison sociale, ni s'ils sont Américains, Français, Espagnols, barbares

ou Scythes, libres ou esclaves. L'argent que l'on apporte de l'autre côté de la frontière devient de l'argent canadien et les fonds placés dans les entreprises de la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre sont des capitaux canadiens, à toutes fins que de droit. Cette compagnie s'est servie de nos ports pour ses expéditions de pêche et, l'an dernier, elle a versé plus de $300,000 à la compagnie des messageries du Canada pour transport rapide entre Vancouver et Boston. Elle a payé plus de $45,000 aux houilleurs de la ville de Nanaïmo, $40,000 aux fabricants de boîtes de Vancouver et $15,000 à la fabrique de glace de la même ville. Elle a versé, directement ou indirectement, plus de $300,000 aux marchands de Vancouver pour les approvisionnements qu'elle a achetés, l'an dernier seulement. Environ 160 contribuables et électeurs de la ville de Vancouver ont reçu de $125 à $250, par mois, de cette compagnie en bonnes espèces canadiennes.

Je n'ai pas mission de défendre ici la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre. Son sort ne m'intéresse pas plus que celui de toute autre compagnie adonnée à la même industrie, mais je déclare qu'un gouvernement qui, d'un seul coup, jetterait la perturbation dans une pareille entreprise n'agirait pas très sagement, pour le moins dire. Ceci soit dit de la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre. Elle ne veut pas, de son propre aveu, enfreindre aucune des lois du pays ni aucun des règlements du département des Pêcheries. Si on lui refuse un permis, elle pourra se procurer ces 9,000,000 de livres de flétan aussi facilement que les contrebandiers ont obtenu leurs 31,000,000 de livres, l'an dernier. Elle pourra transporter son immense entreprise à 80 milles plus au sud et s'établir dans l'ambitieuse ville de Seattle. Au lieu de verser un demi-million de dollars de bonnes espèces américaines dans la caisse des marchands et des compagnies de transport du Canada, elle remettra ce demi-million de dollars à nos cousins des Etats-Unis.

Je le répète, je n'ai pas mission de plaider la cause de la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre, mais mon devoir est d'exposer ce que je crois être une proposition raisonnable.

Sans vouloir jeter de blâme sur aucun régime, je déclare que le Canada n'a jamais tenté d'affirmer son autorité sur les côtes canadiennes du Pacifique. J'avoue qu'un essai a été fait il y a six ans lorsque la "Kestrel", sorti des chantiers de MM. Wallace frères, de Vancouver, fut chargé de surveiller le littoral sur une étendue de 4,000 milles. Auparavant, nous n'avions pas un seul navire pour faire respecter nos lois concernant le cabotage ou la pêche. Le "Kestrel" est un joli petit navire qui a rendu des services et qui en rend encore, mais je dirai au ministre de la Marine et des Pêcheries que le "Kestrel", malgré l'excellence de ses officiers et de son équipage, s'il était en armement toute l'année durant, ne serait pas plus en état, avec la meilleure volonté du monde, de saisir les navires rapides qui sortent du port de Seattle qu'une brouette ne serait en mesure de rattraper une automobile. Le ministre le comprend et je suis bien aise de constater qu'il demande l'ouverture d'un crédit de $250,000 afin de mettre un garde-côtes rapide dans les eaux du Pacifique-Canadien. Il faut rattraper des navires qui filent aisément de 20 à 22 nœuds à l'heure. J'apprendrai au ministre qu'il se construit actuellement dans les chantiers maritimes de Seattle, pour une compagnie de pêcheurs de flétan de cette ville, un grand navire qui aura une vitesse de 18 nœuds à l'heure. On n'a pas d'autre intention que de s'en servir pour faire illégalement la pêche sur les fonds situés au large de la Colombie-Anglaise, et le ministre devra avoir un navire aussi rapide que celui-là pour lui donner la chasse. Ce navire sera commandé par une personne originaire de la même province que l'honorable député d'Halifax, par un capitaine expérimenté qui sait aussi, je le crois, comment pratiquer le braconnage. Chaque fois que le "Kestrel" lève l'ancre à Vancouver, des émissaires à la solde de la compagnie de pêche des Etats-Unis télégraphie à Seattle, à Tacoma et à Whatcom que le "Kestrel" prend la mer et qu'il faut être sur le qui-vive. Il est facile de l'être. Il suffit de retirer les filets, de prendre à bord les doris et de faire disparaître toute trace des opérations de pêche faites à moins de trois milles des côtes. Les pêcheurs disent au capitaine du "Kestrel" qu'ils sont rentrés pour se procurer de l'eau douce. Le capitaine du "Kestrel" voit qu'ils sont à moins de trois milles des côtes, mais il ne peut pas les surprendre pendant qu'ils pêchent car il faut trois heures pour les rejoindre. Au bout de ce temps-là, ils ont fait disparaître toute trace de pêche illégale. Le capitaine en est réduit à se tourner les pouces et à souhaiter qu'on lui donne un navire rapide. L'été dernier, j'ai passé trois semaines sur la côte occidentale de l'île de Vancouver et j'ai vu des navires à la hauteur de Clayoquot, du goulet de Bareloy et jusque dans le détroit de Nootka, en deçà de la limite des trois milles. Ces pêcheurs de flétan s'approchent à moins de trois milles du littoral pendant que le "Kestrel" est probablement à 500 milles plus loin.

Si l'honorable député, cette Chambre ou le ministère désirent mettre fin à la pêche illégale dans nos eaux, ils n'ont qu'une chose à faire : se procurer un navire assez rapide et assez grand ou, plutôt, deux navires assez rapides et assez grands, leur donner de bons équipages et les envoyer près de nos côtes. Je me fais fort de dire que tous les pêcheurs dont la base d'opérations est aujourd'hui à Seattle, a Tacoma ou à Washington devront alors, pour continuer à exercer leur industrie, s'établir dans nos villes côtières du Pacifique canadien. Ce serait la solution du problème.

Rien ne sert de réclamer ce qui nous appartient, mais il nous faut assez de force pour dire : Nous conservons ce qui nous appartient.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le cabinet auraient beau dire qu'ils ne peuvent plus accorder de permis à la compagnie des poissonniers de la Nouvelle-Angleterre. A quoi cela servirait-il ? Simplement à chasser vers les Etats-Unis une industrie qui s'exerce au Canada. J'espère avoir démontré à la députation et au ministère qu'il en est ainsi.

Lorsque vous aurez des navires qui seront en état de protéger vos droits, vous pourrez dire à la compagnie : Vous avez choisi nos villes côtières comme siège de vos opérations, et vous avez bien fait ; mais nous désirons vous mettre sur le même pied que les autres ; nous n'ouvrirons nos ports qu'aux navires canadiens ; nous n'accorderons plus de permis autorisant le transport du poisson américain par les ports du Canada. Alors, mais alors seulement, vous pourrez faire quelque chose en faveur du commerce de flétan de la Colombie-Anglaise. Je ne voudrais pas un seul instant embrouiller cette question ; je désire que la ligne de démarcation apparaisse clairement, et j'espère que le ministre m'a bien compris.

Je sais qu'il existe dans la ville de Vancouver une compagnie rivale, la compagnie des Poissonniers canadiens, dont les membres sont de mes amis. J'ai causé avec le secrétaire de cette compagnie, l'autre jour, avant mon retour à Ottawa. Il m'a dit : Nous ne pouvons vendre notre poisson qu'à la compagnie des Poissonniers de la Nouvelle-Angleterre, dont le siège est dans la ville de Boston. Celle-ci a, je crois, conclu un arrangement d'un an avec la compagnie canadienne. Elle est à la tête du commerce de poisson sur ce continent. Chaque jour, elle expédie de Boston plusieurs pleins wagons vers les villes de plus ou moins d'importance qu'elle approvisionne.

L'hon. M. FOSTER : La compagnie des Poissonniers de la Nouvelle-Angleterre, dont les navires partent de Vancouver pour faire la pêche remet son poisson au Pacifique-Canadien, qui le rend à Boston. Ceci est le résultat d'un arrangement douanier et non une conséquence du *modus vivendi*.

M. MACPHERSON : Oui, tout se fait en vertu d'un permis, d'un arrangement douanier. Je croyais m'être clairement expliqué sur ce point. Ce sont les principaux poissonniers du continent américain. Quelle quantité de poisson consomme la ville de Montréal ou la ville de Toronto ? Pendant combien de temps la population de ce grand pays pourrait-elle alimenter l'industrie de la pêche dans nos eaux ? Très peu de temps. Par conséquent, tous reconnaissent qu'il faut chercher un débouché aux Etats-Unis. Gardons-nous donc de fermer les portes d'un marché que nous alimenterons tant que nous n'aurons pas supprimé ceux qui pêchent illégalement dans nos eaux et n'épargnent rien pour nuire au Canada.

M. COPP: Je ne commenterai pas, comme l'honorable préopinant, les traités qui existent entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Ce sujet a été épuisé et je ne pourrais rien ajouter à ce qu'on a dit. Je m'appliquerai à démontrer que le *modus vivendi* permet aux navires américains de se procurer de la boitte dans les eaux du Canada, ce qui leur était interdit par la convention de 1818.

En 1903, j'eus l'honneur de faire partie de la commission nommée par le ministre de la Marine et des Pêcheries de l'époque pour conduire une enquête sur la situation de l'industrie du hareng dans la baie de Fundy. Le département avait reçu de nombreuses plaintes au sujet de la rareté du hareng et du dépeuplement des pêcheries et il tenta de découvrir les causes de cet état de choses. On m'avait adjoint le colonel Tucker, de Saint-Jean, bien connu de toute la députation. Il serait inutile d'insister sur les titres qu'il avait à faire partie de cette commission. Il avait toujours porté un vif intérêt aux pêcheries des Provinces maritimes et il était en état de se prononcer sur ce sujet en connaissance de cause. M. Bowers, du comté que j'ai le privilège de représenter, était aussi membre de la commission. Il est pêcheur de son métier. Il a consacré sa vie entière à exploiter les pêcheries des Provinces maritimes et on n'aurait probablemnt pas trouvé un homme plus habile. M. Armstrong, du comté de Charlotte, faisait aussi partie de la commission et je n'ai pas besoin de faire son éloge. C'est un journaliste, Ce titre suffit à faire comprendre qu'il avait qualité pour faire partie d'une semblable commission. Enfin, il y avait le sous-commissaire des Pêcheries, M. Venning. Nous le connaissons tous et nous savons qu'il est l'un des fonctionnaires les mieux renseignés du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Nous n'avons rien négligé afin de constater si l'industrie du hareng périclitait et quelle était la cause de cet état de choses. Nous avons d'abord fait préparer des données statistiques indiquant le produit total de la pêche du hareng dans la baie de Fundy, y compris Shelburne, Yarmouth, Digby et Charlotte, les quatre plus grands comtés baignés par les eaux de cette baie, depuis l'année 1880 jusqu'à l'année 1883. Nous avons constaté une étrange situation. Non seulement les pêcheries de hareng s'étaient dépeuplées, mais elles étaient presque épuisées.

Nous nous sommes alors mis à l'œuvre pour trouver la cause, s'il était possible de le faire. Nous avons tenu des séances en différentes parties des comtés de Charlotte et de Digby et nous avons recueilli tous les renseignements que nous avons pu nous procurer, afin de soumettre au département des conclusions qui seraient utiles à cette

industrie et aux pêcheurs. Je puis dire que le département a adopté toutes nos conclusions, sauf deux. Notre enquête avait aussi trait à l'industrie du homard et aux frayères. Or, le département a adopté toutes les conclusions de la commission moins deux. Je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries admettra qu'elles ont permis de remédier aux griefs des pêcheurs.

La première conclusion dont on n'a pas tenu compte est celle-ci :

Considérant que le gouvernement américain impose un droit d'importations sur le poisson apporté aux Etats-Unis par des navires anglais; et qu'en conséquence tout le hareng frais est apporté aux fabriques américaines par des navires américains, afin de le soustraire au paiement des droits ; et

Considérant qu'il est permis aux navires américains de fréquenter les eaux canadiennes afin de se procurer du hareng frais, sans faire de déclarations régulières à la douane ;

Les lois douanières du Canada devraient être appliquées aux navires américains qui viennent pêcher ce hareng frais dans la baie de Passamaquoddy comme dans tous les autres ports et eaux du Canada.

Lorsque nous avons soumis cette conclusion, nous pensions qu'il suffirait de signaler au ministre des Douanes que les lois douanières du Canada, appliquées dans toutes les parties du pays à toutes les classes de la population n'étaient pas mises en vigueur dans le comté de Charlotte. Nous croyions suggérer une chose qui devait se faire non seulement dans le comté de Charlotte mais dans tous les autres comtés voisins de la baie de Fundy et dans tout le Canada.

Le rapport suggérait aussi :

Qu'on impose sur tout le hareng frais exporté du Canada aux Etats-Unis dans des navires américains un droit d'exportation égal à celui que le gouvernement des Etats-Unis impose sur le même article lorsqu'il est importé par des navires canadiens.

Nous savions que ce serait là une nouvelle législation, mais nous étions fermement convaincus que les circonstances étaient de nature à justifier cette recommandation de notre part. Il n'est que juste de dire que M. Armstrong, qui demeure à Charlotte, s'est opposé à ces deux recommandations. Les quatre autres commissaires ont été unanimes à ce sujet, mais pour une raison ou pour une autre, M. Armstrong a demandé à être inscrit comme dissident. Les représentants du comté de Charlotte ont combattu ces recommandations tant en Chambre qu'à la législature du Nouveau-Brunswick. A la dernière session de la législature du Nouveau-Brunswick, M. Hill, député de Charlotte, a proposé la résolution suivante :

Attendu que l'attention de la législature a été appelée sur le fait que la commission des pêcheries nommée récemment par le gouvernement du Canada a soumis au gouvernement les recommandations suivantes :

a) Qu'un droit d'exportation soit prélevé sur le hareng-sardine.

b) Que les lois douanières relatives à l'entrée et au congé des navires soient strictement appliquées aux bateaux de pêche à la sardine.

c) Que le prix actuel de la licence pour rets à enclos qui est de $5 soit porté au chiffre minimum de $20 et au maximum de $60.

d) Qu'il ne soit plus accordé de nouvelles licences pour rets à enclos. Et attendu que cette législature est convaincu que la mise à effet de ces recommendations en réalité détruirait les pêcheries de hareng-sardine dans la baie de Passamaquoddy, sur lesquelles compte en grande partie la population qui vit le commerce et de pêche dans le comté de Charlotte, en cette province ; que, jusqu'à ce que l'on ait trouvé un marché avantageux pour remplacer le marché dont les pêcheurs dudit comté jouissent aujourd'hui aux Etats-Unis, il serait imprudent d'imposer un droit d'exportation ou de prendre des mesures propres à modifier les conditions existantes; que le seul effet immédiat d'un droit de ce genre serait de détourner les pêcheries et les profits qui en découlent, au détriment des gens du Nouveau-Brunswick et à l'avantage de l'état du Maine et des pêcheurs de cet état ; qu'en ce qui concerne l'entrée et le congé des bateaux employés au transport de la sardine cette industrie ne saurait être exercée avec succès si l'on insiste sur la stricte interprétation des lois douanières sous ce rapport.

Qu'il soit en conséquence résolu que cette législature désapprouve la recommandation précitée de la commission des pêcheries, et représente respectueusement au gouvernement du Canada que, dans les conditions où se trouve actuellement la pêche à la sardine, la mise en pratique de ladite recommandation n'est pas opportune, et que pareille mesure causerait un tort incalculable à une partie considérable de la population du comté de Charlotte, l'une des plus importantes parties de la province du Nouveau-Brunswick.

A l'appui de la résolution, M. Hill a dit :

Cette industrie considérable serait détruite si l'une ou l'autre de ces recommandations étaient adoptées, et nous chasserions nos jeunes gens vers la terre étrangère. Les îles de Charlotte contiennent une classe de gens intelligents qu'il ne nous faut pas perdre. C'est une race saine et robuste, et un jour viendra peut-être où la mère patrie aura besoin de leurs services pour la marine. Comme dit Kipling dans l'un de ses poèmes : " et vous avez appelé les jeunes gens, les hommes capables de chevaucher et de faire le coup de feu."

Je ne connais pas M. Hill personnellement, mais j'ai toujours compris que c'était un homme juste, et je ne puis croire qu'il aurait soutenu une semblable résolution s'il eut eu la moindre idée des conditions qui existent dans son propre comté.

M. STOCKTON : Est-ce que vous parlez de M. Hill, du comté de Charlotte?

M. COPP : Oui. M. Hill a été suivi dans ce débat par M. Hart qui a dit :

Le poisson pris dans les eaux canadiennes appartient au même banc que le poisson pris

dans les eaux américaines, et les prises des rets à enclos américains ont augmenté. Si les fabriques de conserves d'Eastport ne pouvaient acheter leur poisson des Canadiens, elles l'achèteraient des pêcheurs américains.

Tout ce que je puis dire, c'est que M. Hart est mal informé en ce qui concerne l'industrie poissonnière de la baie de Fundy, puisqu'il fait cette déclaration. M. Clark, qui était l'autre représentant du comté de Charlotte, et que je connais, a dit ce qui suit :

Il n'y a pas d'autre source d'où ces gens peuvent tirer leur subsistance. La preuve soumise à la commission ne justifiait pas du tout la recommandation qui a été faite.

J'ai l'intention de lire les témoignages rendus par les pêcheurs du comté de Charlotte devant la commission et nous verrons ensuite ce que vaut cette déclaration. Il ajoute :

Le hareng d'hiver qui était autrefois très abondant a disparu pendant quinze ans, puis il est revenu à peu près vers le temps où les commissaires ont fait leur rapport. Les pêcheries du comté de Charlotte n'ont pas été endommagées par la pêche à la sardine et les prises sont plus considérables maintenant qu'elles ne l'étaient il y a dix ans.

Plus tard, durant la session de ce Parlement, l'honorable député de Charlotte (M Ganong) a parlé en cette Chambre au sujet de cette industrie, mais je ne parlerai pas maintenant de ses remarques. Monsieur l'Orateur, en lisant les discours de M. Hill, de M. Hart et de M. Clark, on serait porté à croire que cette industrie de la sardine a procuré une grande prospérité au comté de Charlotte. L'industrie de la sardine a été d'abord établie en 1880, et depuis cette date jusqu'à présent, toutes les recherches de la commission ont été d'année en année dirigées de ce côté. Laissez-moi vous citer le recensement du comté de Charlotte, et nous verrons ensuite où sont les jeunes gens qui peuvent "chevaucher et faire le coup de feu" et dont le pays pourrait peut-être réclamer les services. En 1870, la population du comté de Charlotte était de 25,882; en 1880—lorsque la fabrique de conserves de sardines a été établie à Eastport et lorsque les Américains se sont emparés de l'industrie de la baie de Fundy—la population du comté de Charlotte avait atteint le chiffre de 26,087. Mais qu'est-il advenu? En 1880, la population de Charlotte était retombée à 23,752, et en 1900 elle n'était plus que de 22,450, soit une perte en vingt ans de plus de 4,000 âmes de l'augmentation naturelle. Et cependant, M. Hill nous dit que nous chassons les jeunes gens et qu'afin de les retenir dans le comté de Charlotte, il nous faut conserver là l'état de choses existant. Examinons l'histoire de l'industrie poissonnière dans le comté de Charlotte. En 1880, ce comté était l'un des comtés les plus florissants, sous le rapport de la pêche, de toutes les Provinces maritimes et les statistiques suivantes, que je cite à partir de 1876, démontrent exactement quel effet l'industrie de la sardine a produit sur la prospérité du comté de Charlotte. Voici le nombre de barriques de harengs encaqués dans le comté de Charlotte durant les diverses années :

	Barriques.
1876	77,850
1877	89,198
1878	80,693
1879	69,016
1880	72,000

Cela peut vous donner une idée exacte de ce que cela représente pour le comté. Il y a d'abord la coupe du bois, puis la fabrication des douves, puis la fabrication de la barrique, puis la salaison et l'encaquement du hareng, et finalement le transport du hareng au marché. L'industrie de la sardine a été introduite en 1880, et depuis lors le nombre de barriques de harengs produit dans le comté a été le suivant :

	Barriques.
1881	27,030
1882	67,174
1883	43,180
1884	29,478
1885	29,578
1887	14,442
1888	23,700
1889	21,125
1890	16,009
1891	11,270
1892	15,341
1893	15,435
1894	5,265
1895	7,740
1897	10,765
1898	27,800
1900	6,234
1901	7,931
1902	3,386
1903	5,458
1904	8,643

M. R. L. BORDEN : Où ce poisson a-t-il été pris ?

M. COPP : Dans le comté de Charlotte et par les pêcheurs de ce comté. Ces chiffres démontrent que l'industrie de la sardine a fait disparaître presque complètement l'industrie du hareng. Maintenant, examinons la valeur de ces industries. Aujourd'hui, le hareng vaut, sur tous les marchés de l'univers, de $2 à $10 la barrique, bien qu'on l'ait vendu jusqu'à $14. Comme je l'ai dit, en 1880 le nombre de barriques produit dans le comté de Charlotte a été de 80,693. A raison de $8 la barrique, la valeur du hareng encaqué dans ce seul comté durant cette année a été de près de $700,000. En 1904, on n'en a encaqué que 8,643 barriques.

Si l'on devait s'en rapporter aux discours prononcés à la législature locale par ces honorables députés, l'on serait naturellement porté à supposer que le produit des pêcheries du comté de Charlotte a augmenté. Examinons les faits. La valeur des pêcheries du comté durant les diverses années

est indiquée par les chiffres suivants donnant la valeur totale de la prise annuelle :

1876	$ 738,702 90
1877	865,866 15
1878	887,679 52
1879	885,598 10
1880	1,019,306 65
1881	1,220,769 30
1882	1,240,765 20
1883	1,334,421 90
1884	1,407,020 50
1885	1,340,948 95
1887	1,482,368 95
1888	1,173,449 50
1889	1,553,780 80
1890	1,373,589 26
1891	1,062,756 10
1892	1,279,977 19
1894	771,182 35
1897	968,203 50
1898	1,108,701 76
1901	1,216,259.95
1902	638,890 65
1903	1,108,543 50
1904	847,850 50

Vous voyez donc que la valeur des pêcheries a diminué. On se rappellera peut-être que j'ai soulevé cette question en cette Chambre il y a quelques années. Quelque temps après je recevais la lettre suivante :

Vancouver, C.-A., 24 octobre 1903.

M. Copp.

Cher monsieur,—Je remarque en lisant le "Beacon" de Saint-André qu'un M. Copp, de Digby, lutte contre la destruction du hareng aux environs de Quoddy, et je suis heureux d'avoir de ses nouvelles. Je suis depuis peu de retour de la Colombie-Anglaise après avoir passé quelques semaines à mon ancienne résidence, à Campobello, que j'ai quittée il y a près de dix ans. Vers 1880, je doute fort qu'il y ait eu dans cette région un homme qui ait manœuvré plus de harengs que moi, mais quel changement. Je crois que c'est en 1883 que 104 navires de Gloucester et d'ailleurs ont pris des cargaisons de hareng gelé, environ 40,000 barriques ayant été expédiées d'Eastport, Maine, aux divers Etats, sans compter ce qui a été emplové comme boitte au Canada. Une grande quantité a été salée et des centaines de mille boîtes de harengs saurs et fumés ont été préparées. On n'en a pas pris au filet depuis l'hiver de 1889. Il y a des gens qui se demandent ce qu'est devenu notre hareng. Je puis le leur dire. On les a pris avec toute espèce de pièges et de filets, on les a chargés à bord de navires américains et transportés à des fabriques américaines. J'ai eu connaissance que mon frère et moi nous avions en mains 250,000 boîtes de harengs fumés. Vous ne pourriez pas en trouver 100 boîtes dans l'île de Campobello. Lorsque j'y suis retourné j'ai constaté que nos quais et nos maisons de salaison ne valent plus rien. les gens en sont à débiter les pièces de bois pour le chauffage. Un grand nombre de familles étaient parties pour aller travailler dans les fabriques de conserves de sardines à Lubec et à Eastport, Maine, qui sont alimentées par notre hareng canadien, mais les prises ont été si faibles que ces gens reviendront le gousset vide. Le Gouvernement aurait dû, il y a longtemps, empêcher cette matière première de sortir du pays. Non seulement les Américains ont détruit nos pêcheries de hareng dans la baie de Fundy, mais ils nous ont enlevé notre population. J'ai constaté qu'au Grand-Manan un grand nombre étaient partis pour la côte du Maine en disant qu'ils ne pouvaient se procurer assez de hareng pour la boitte, sans parler des salaisons. Dès que l'on en prend (ce qui arrive rarement) un Américain les achète.

Notre Gouvernement devrait immédiatement mettre fin à l'exportation du hareng du Canada, excepté lorsqu'il est salé et prêt à la consommation. Je vois que l'on doit nommer une commission pour s'enquérir de l'affaire. La cause de la rareté du hareng est évidente; on donne maintenant le nom de sardines à toutes les espèces. Avant mon départ de cette région, les bateaux américains avaient l'habitude de venir chercher des sardines et de transporter gratuitement du hareng salé et mis en boîtes et en barriques. J'aimerais à être entendu comme témoin devant cette commission, afin de lui dire ce que j'ai vu faire de notre hareng à Eastport, où j'ai vu passer de nombreuses charges de jeunes harengs pas plus longs que le doigt que l'on emportait pour en faire de l'engrais. J'ignore qui vous êtes, M. Copp, mais j'aimerais à avoir de vos nouvelles. Je pourrais chercher quelques-uns de mes vieux livres qui donnent le total de quelques-unes des prises annuelles. Prohibez l'exportation de notre hareng, excepté lorsqu'il est préparé comme produit alimentaire. Ici, nous avons établi un droit d'exportation sur les billots ce qui a été cause qu'environ vingt-cinq scieries ont été construites aux environs de Vancouver, mais je ne crois pas qu'un droit d'exportation sur le hareng serait avantageux dans cette région.

A vous sincèrement,

C. F. BATSONS.

Je ne vois pas où nos navires pourraient se procureur de la boitte dans cette région, si l'on ne prend pas des mesures immédiates. Ici, vingt-cinq scieries ont été construites depuis que l'on a imposé un droit d'exportation, outre le grand nombre de scieries que nous avions auparavant.

Je ne connais pas du tout cet homme, mais j'ai pris la peine de vérifier cette lettre et de m'assurer si l'on pouvait ajouter foi à son contenu. J'ai constaté après enquête que ce que cet homme m'a écrit est la pure vérité.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je veux lire un extrait des témoignages rendus devant la commission au sujet de cette industrie dans le comté de Charlotte par les pêcheurs du comté de Charlotte. Je lis ces témoignages parce que M. Clarke a dit qu'il n'y avait dans le comté de Charlotte, aucun pêcheur qui fut en faveur de ces recommandations. Je dois dire que toutes ces réunions sont annoncées huit ou dix jours d'avance, de sorte que les gens en ont eu connaissance. Le première réunion a eu lieu à North-Head, au Grand-Manan, et il y avait là de 100 à 200 pêcheurs. Au commencement de l'assemblée, le président a expliqué aux assistants le but de l'enquête et leur a demandé de se présenter pour donner leurs témoignages, ou de nommer quelques-uns d'entre eux pour témoigner en leur nom, et à la fin de l'assemblée il a demandé

s'il y avait des voix dissidentes ou si quelqu'un avait quelque chose à dire à l'encontre des témoignages entendus. Le premier témoin a été M. Dalziel dont le témoignage a été le suivant :

Les défauts de nos pêcheries sont assez graves. Nous n'avons plus de hareng comme nous en avions autrefois. Nous n'avons pas beaucoup de hareng gros ou petit, et la cause en est que le poisson est détruit. Je puis dire que cela a été fait par l'industrie de la sardine. Cette industrie a détruit tout le petit hareng qui n'a pu grandir. Lorsque l'on a commencé à pêcher il y avait du gros poisson en abondance, mais maintenant la pêcherie ne vaut plus rien. Je me rappelle que lorsque je faisais la pêche il y a plusieurs années, le comté de Charlotte fournissait notre marché local de gros hareng salé, fumé et gelé. Tout cela est fini. Nous ne vendons plus de hareng gelé et nous ne vendons que très peu de hareng saur.

Le commissaire Copp.—Comment cela affecte-t-il la question de la boitte ?

La boitte est très rare. Aujourd'hui on ne peut plus avoir de boitte pour faire la pêche. Des hommes sont restés oisifs durant plusieurs jours.

Le commissaire Venning.—Durant les années précédentes, avez-vous jamais éprouvé quelque difficulté à vous procurer la boitte dont vous aviez besoin?—Non, le hareng venait alors sur nos rives.

Attribuez-vous cela à l'industrie de la sardine?—Oui.

Dois-je comprendre que vous dites que l'industrie de la sardine a diminué?—Oui.

Les rets à enclos n'en prennent plus autant? —Non.

Le commissaire Tucker.—Depuis combien de temps faites-vous la pêche?—Je fais la pêche depuis trente-cinq ans.

Pouvez-vous vous faire une idée de la quantité de hareng qui était prise lorsque vous avez commencé à faire la pêche?—Non.

Les bateaux étaient-ils de la même taille que maintenant?—Non, ils étaient plus petits. C'étaient des bateaux à voile de 14 ou 15 pieds de quille.

Combien de temps restiez-vous à pêcher? —Environ une demi-journée.

Remplissiez-vous votre bateau?—Oui.

Combien de temps cela vous prendrait-il maintenant?—Vous ne pourriez avoir une charge de bateau si vous restiez au large toute la journée et toute la nuit.

Le commissaire Venning.—Les pêcheurs qui se servent de rets à enclos prennent-ils autant de poisson que durant les années passées?—Non.

En prennent-ils une ou deux tonnes?—Oui, lorsque le premier enclos a été construit à l'Anse au Loup Marin—" l'Amiral "—j'ai vu cet enclos, lorsque deux hommes seinaient à la fois, donner de deux à trois cents tonnes à chaque marée. Cela a continué ainsi durant deux ans environ.

Le commissaire Armstrong.—Etait-ce là une condition anormale?—C'était dans le meilleur temps. Cela a commencé à diminuer.

Le commissaire Copp.—Il y a des années, est-ce que l'on ne vendait pas de grandes quantités de boitte aux Américains partout autour de ces îles?—Oui.

Avez-vous quelque idée de la quantité de boitte vendue?—Tous les navires américains avaient coutume de venir ici le printemps pour s'approvisionner de boitte en se rendant sur les bans. Ils ne viennent plus ici.

Pourquoi?

Il n'y a pas de poisson pour eux.

Le commissaire Armstrong.—Y a-t-il beaucoup de bateaux de la Nouvelle-Ecosse qui se rendent dans ces parages pour y trouver la boitte du homard?

Oui.

Ils prennent le menu fretin?

Oui.

Croyez-vous que cette pêche au menu fretin n'est pas préjudiciable jusqu'à un certain point à la grande pêche?

Oui.

Le commissaire Copp.—Si l'on permettait la pêche de poissons plus gros, cette industrie n'en souffrirait-elle pas de la même façon?

Oui.

Le commissaire Tucker.—Y a-t-il beaucoup de bancs de harengs autour de l'île ?

Oui.

Existaient-ils il y a plusieurs années?

Oui. Dans ce temps-là tout autour de l'île, jusqu'à une distance de plusieurs milles s'étendait un banc compact de harengs.

Quelle direction a prise ce poisson?

En dehors de la portée de nos filets; nous ne pouvons pêcher ce poisson.

Je suis porté à croire qu'il y a plusieurs années, on trouvait deux ou trois bancs de harengs considérables dans la baie de Fundy. Depuis ce temps-là ces trois bancs n'en ont plus formé qu'un seul, n'est-ce pas?

Oui, mais il est bien difficile parfois de trouver ce banc. Quelquefois il se passe une huitaine de jours avant qu'on ait tombé sur un banc de harengs.

Le commissaire Bowers.—Prend-on et fait-on geler du hareng en hiver?

En très petite quantité.

En quelle quantité, comparaison tenue de la pêche qui se faisait les années passées?

Cette pêche ne s'élève pas à la seizième partie de ce qu'elle était. Nous ne voyons plus de goélettes qui viennent chercher le hareng gelé. Tout ce poisson est dirigé sur l'est.

Le commissaire Armstrong.—Avez-vous quelques conseils à présenter dans le but d'améliorer d'une façon ou d'une autre cet état de choses?

Je conseillerais qu'on mit des entraves à la pêche du petit hareng.

Vous avez donc protesté contre la pêche du petit hareng destiné à la boitte du homard?

Oui, car si on la prohibait, on opérerait une réforme.

Il est ensuite question des endroits où la femelle dépose son frai, mais je ne parlerai pas de cela maintenant.

L'hon. M. FOSTER : Quel est le nom de ce témoin ?

M. COPP : M. William Dalziel, de North-Head, Grand-Manan. M. Dalziel continue :

Le commissaire Tucker.—Les états que vous nous fournissez nous indiquent-ils la quantité de poisson pris et devant servir d'appât pour la pêche?

Je puis vous dire la quantité prise cette année en face de l'île ; je l'évalue à environ 50,000 boîtes.

Le commissaire Copp.—Il y a dix ans, combien de boîtes aurait rapportées cette pêche?

800,000 boîtes, à partir de White-Head, j'oserais dire.

Le commissaire Armstrong.—Depuis vingt ans, a-t-on compté beaucoup de saisons où le poisson ait été aussi rare qu'il l'est à présent?

Non, jamais le poisson n'a été aussi rare qu'il l'est aujourd'hui dans les eaux de Grand-Manan. Les pêcheries ont diminué depuis six ans, nous avions remarqué ce phénomène auparavant; depuis, nous n'avons pu gagner notre vie à faire cette pêche.

Le commissaire Copp.—Vous ne croyez pas que le chien de mer soit une des causes de la ruine de cette industrie?

Non, c'est le petit hareng qui est la cause de tout le mal.

Le commissaire Armstrong.—Croyez-vous que le même banc de harengs visite ce rivage ?

Non, je crois qu'il s'agit d'un banc séparé.

Dans ce cas-là, l'état de choses ne serait-il pas le même dans toute la baie de Fundy?

Le hareng est plus rare dans toute la baie de Fundy.

Le commissaire Tucker.—Avez-vous foi à ces filets pour faire la pêche en eau profonde?

Non, à mon sens, ils nuisent sérieusement à la pêche.

Le témoin suivant fut M. E. A. Calder que je ne connaissais pas jusqu'alors, mais c'est un homme très intelligent ; de plus c'est un des meilleurs pêcheurs qu'il m'ait été donné de rencontrer. Je vais citer à la Chambre son témoignage. Il nous a soumis un état préparé par l'association des pêcheurs et qu'on lui avait remis entre les mains. M. Calder dit :

J'ai compilé ces chiffres d'après les états préparés par un certain nombre de pêcheurs qui se livrent à cette industrie de la pêche depuis environ soixante ans. Ces chiffres sont basés sur l'observation personnelle. La personne à laquelle je fais allusion ne pouvant assister à la séance de la commission, j'ai pris ses calculs et les voici. Ce document se rapporte à la boitte du homard et à la pêche de la sardine. En 1897, on a chargé 47 navires de boitte, ce qui représentait 300 barils par vaisseau. Nous avons pu nous assurer des chiffres pour une année. Cela donne 11,100 barils de ce que nous appelons "britt". Chaque baril contient dix seaux à eau ordinaires, soit en tout 441,000 seaux. Chaque seau contient 1,000 petits poissons, bien qu'on en ait compté jusqu'à 1,200; cela représente 441,000,000 destinés à la boitte du homard pour une seule année. Si l'on permettait à ces harengs d'atteindre une grosseur de deux pouces et demi, on obtiendrait 282 barils, chaque baril contenant 500 poissons.

La même année, on a paqueté 500,000 barils pour la pêche à la sardine.

Songez donc, 500,000 barils de petits harengs dont on fait ainsi la pêche et qu'on transporte aux fabriques américaines où elles sont changées en un produit qu'on expédie sur tous les marchés du monde.

L'hon. M. FOSTER : Cela représenterait-il 1,000 petits poissons au seau ?

M. COPP : Oui, bien qu'on en ait déjà compté 1,200.

L'hon. M. FOSTER : Et les 500,000 barils contiennent tous la même espèce de poisson ?

M. COPP : Oui.

La même année, on a paqueté 500,000 barils pour la pêche à la sardine. On compte dix caisses de sardines au baril. Chaque baril contient un seau; il faut donc compter 5,000,000 de seaux contenant chacun 500 poissons. Si l'on permettait à ce poisson d'arriver à une certaine croissance, chaque seau contiendrait du hareng de deux pouces et demi. Si l'on considère que ce calcul est trop élevé, qu'on ne compte que 250 poissons au seau, vu que certains poissons sont des "mustards", et l'on a 2,500,000 barils de hareng. Je parle du comté de Charlotte.

L'hon. M. FOSTER : Cela ressemble à un véritable massacre d'innocents.

M. COPP : C'est exactement l'état de choses qui existe. M. Calder continue ainsi:

Le commissaire Tucker.—Quel est le prix qu'on leur paie d'après entente?

Je ne crois pas qu'il y ait un prix de fixé L'an dernier, on a payé $4 le baril, mais cette année, ce prix varie de $2 à $20 vu que les bancs sont très rares.

Le commissaire Copp.—Quelle serait la valeur des sardines si on leur laissait atteindre leur grosseur.

A $5 par baril; cela rapporterait $5,000.

On constatera que le témoin évalue ce produit à $5 au baril, mais, ainsi que je l'ai déjà dit et que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries pourra le répéter, le prix moyen varie de $8 à $10 par baril pour le hareng préparé d'après le système Cowie.

A $5, cela rapporterait $500,000, soit $5,000,000 si on laissait ce poisson atteindre son plein développement. Cela représenterait $2 par baril.

Le commissaire Venning.—En supposant que vous preniez tout ce poisson et en lui permettant de croître naturellement?

Exactement.

Cela serait-il possible?

Oui, si on lui permettait de croître naturellement, mais non autrement.

Le commissaire Armstrong.—Avez-vous préparé un état indiquant le nombre des personnes qui seraient employées à ces ouvrages si on assurait la croissance naturelle des sardines?

Non, je n'ai pas eu le temps de préparer ce tableau, mais je puis vous indiquer un état de ce que les pêcheurs de Grand-Manan perdent annuellement par suite de la surabondance du poisson dans ces parages. Nous avons environ cinquante familles qui se rendent chaque année à Lubec et à Eastport. Ces familles gagneraient en moyenne $500 par saison, ce qui représenterait $25,000. Voilà ce que gagnent nos ouvriers en empaquetant nos propres sardines ou les déchets. Le coût de l'existence représente environ 75 p. 100 de leur salaire, de sorte que ces ouvriers laissent là-bas environ $18,000 et ne rapportent que $6,000 d'épargnes. Il fut un temps, avant 1882—et cela pour une période de vingt ans—où nous avions l'habitude de nous servir de grands filets pour faire la pêche aux environs d'ici.

En moyenne nous pourrions exporter de Grand-Manan environ 1,000,000,000 de barils de harengs gelés que nous avions l'habitude de vendre à des navires américains, jusqu'à $1.50 les 100 livres, et quelquefois à 35 cents seulement, mais toujours à une moyenne de 50 cents par 100 livres, cela représentait $50,000 Depuis 1888, dernière année que nous avons pu faire cette pêche au hareng qui donne au mois de février, ce poisson a diminué considérablement, à tel point que l'an dernier qui a été une saison où la pêche a été abondante, comparaison tenue de l'année précédente, on a pris environ 300 lbs de hareng.

Le commissaire Armstrong.—Des Américains possèdent-ils quelques-uns des barrages de Grand-Manan?

Je l'ignore.

Savez-vous si l'on a vendu des barrages à des Américains?

Non, je ne crois pas que cet état de choses existe, mais je ne puis rien affirmer à ce propos. J'ignore qui a obtenu des baux. On dit communément que c'est une compagnie de Lubec qui possède les pêcheries de Dark-Harbour.

Le commissaire Copp.—Pourriez-vous nous citer quelques chiffres se rapportant à la quantité du hareng fumé à Grand-Manan, il y a dix ans, et à celle qu'on y fume aujourd'hui?

Il y a dix ans, on fumait 1,000,000 de boîtes de hareng à Grand-Manan, tandis qu'aujourd'hui, je crois qu'on en fume 800,000 boîtes. A mon sens, ce chiffre est excessif.

Le commissaire Armstrong.—Combien y a-t-il d'ateliers pour la préparation du hareng salé sur l'île ?

Quatre.

Est-ce là une nouvelle industrie?

En réalité.

Supplantera-t-elle jusqu'à un certain point l'industrie du hareng fumé?

Non, parce que notre poisson fumé n'est pas expédié sur les mêmes marchés. Notre hareng salé se vend surtout au Canada, tandis que le hareng fumé est expédié aux marchés étrangers.

Le commissaire Copp.—Faites-vous sécher beaucoup de hareng?

Oui, quand nous en avons. J'ai donné un état indiquant un chiffre de 800,000 boîtes, mais je crois que ce total est excessif. Pour cette année, je mettrai la moyenne à 600,000 boîtes seulement—il s'agit de petites boîtes. L'encacage du hareng salé ne se fait pas sur une grande échelle, cette année.

Le commissaire Vinning.—Combien a t-on salé de barils de harengs pris sur l'île cette année ?

7 700 demi-barils, disons 3,000 barils.

Le commissaire Copp.— Voulez-vous nous expliquer la méthode qu'on emploie dans la pêche de la sardine pour se procurer ce poisson?

Nous trouvons dans nos eaux la matière première; elle est transportée dans des goélettes américaines par les Américains de naissance ou par des Canadiens devenus sujets américains. Nos goélettes n'ont pas la permission d'agir de la même façon. Mon expérience me démontre qu'environ les deux tiers de ces pêcheurs sont d'anciens habitants du comté de Charlotte. Les Etats-Unis imposent un droit sur ce poisson, mais ils exemptent celui vendu par les pêcheurs, tandis que les pêcheurs canadiens doivent passer par la douane et payer un droit de ¾ de cent par livre.

Je demanderais qu'on accordât à nos goélettes canadiennes une part de ce commerce de transport, qu'on imposât un droit d'exportation égal au moins à celui d'importation que les Etats-Unis imposent, si l'on veut protéger l'industrie sardinière et si nous ne voulons pas devenir les scieurs de bois et les porteurs d'eau des Yankees. Un grand nombre d'entre nous croient que nous pourrions exploiter dans notre propre pays cette industrie, avec bénéfice, et cela sans devenir sujets américains, ce qui est nécessaire, maintenant quand on veut retirer les avantages de ce pays. Les navires américains ne sauraient se conformer aux règlements de la douane et continuer leurs opérations. Il n'est plus question d'enregistrement ou de feuille de route.

Nos goélettes sont forcées de s'enregistrer quand elles se rendent à un port américain pour y déposer une cargaison ou bien nous devons payer presque une amende; au contraire, les Américains ici ne paient que 25 cents et si c'est le maître d'équipage qui fait son propre courtage, il n'a rien à payer.

Le témoin suivant est M. T. M. Dakin dont le témoignage se lit comme suit :

Je voudrais reprendre où nous a laissé M. Calder et parler des avantages que les bateaux américains ont sur les nôtres. D'après nos lois de douane, nous sommes forcés, même en faisant le commerce entre nos propres ports, de nous rendre à la douane à chaque voyage. Dans une circonstance, le capitaine d'un navire qui avait négligé de faire son rapport à la douane, dans un port de l'île, fut condamné à $75 d'amende. Ces $75 furent envoyés à Ottawa. Quelque temps après ce pêcheur américain recouvrait $65. S'il s'était agi de mon bateau de pêche, j'aurais dû payer $400 et je me demande si jamais j'aurais pu recouvrer un seul sou de cette amende. Voilà un avantage pour les pêcheurs américains; ils arrivent ici; ils ont le privilège d'acheter du hareng partout où la pêche de ce poisson leur est interdite. On leur permet de se servir de barrages pour prendre ce poisson qui est ensuite transporté dans un pays étranger où nous ne pouvons reprendre ce poisson, vu qu'il n'y a pas de droit d'imposé sur le poisson saisi dans des goélettes américaines.

Il est très difficile d'estimer le nombre de ceux qui se livrent à la pêche aux rets au Grand-Manan. Ce que nous demandons, c'est justice égale; nous ne demandons pas l'abolition des barrages, car nous nous voulons avoir du poisson; nous voulons avoir l'avantage de faire la pêche tout comme les pêcheurs américains; mais voir ces derniers faire la pêche toute l'année en payant la faible somme de $5, quand cet avantage nous est refusé, c'est par trop fort.

Le témoin suivant fut M. James Scovell qui fut interrogé par M. le commissaire Tucker :

Depuis combien de temps vous livrez-vous à la pêche?

Depuis l'âge de 15 ans. je n'ai pas encore soixante ans.

Vous avez sans doute entendu ce qu'ont dit les différents témoins. Si vous ne partagez pas leur manière de voir, nous serions très heureux de vous entendre expliquer ce en quoi vous différez d'opinion avec eux.

Je concours pleinement en tout ce qui a été dit. Je suis un pêcheur de vaisseau. Nous avons un grief à propos de la pêche dans les endroits où la femelle dépose son frai. De temps à autre, on fait la pêche avec des rets dans ces endroits. Le poisson est devenu si rare que les pêcheurs sont obligés de se le procurer où ils peuvent le trouver...

Le commissaire Tucker.—A votre avis, le hareng est devenu tellement rare qu'il s'est donné rendez-vous à un endroit particulier?

Oui.

Vous ne trouvez pas ce poisson ailleurs dans les eaux de l'île ?

Non.

Le hareng a-t-il diminué en quantité à l'autre extrémité de l'île ?

Pas beaucoup. Dans toute la baie, on constate une diminution dans la quantité de ce poisson. A partir d'ici jusqu'au rocher de Bauld, s'étendait un banc splendide qui ne rapporte plus rien aux pêcheurs à cause de la pêche du menu hareng. On trouve un autre fond très propice au frai sur la côte du Nouveau-Brunswick; la remarque que je viens de faire s'applique également dans ce cas-ci.

S'en trouve-t-il un autre du côté de Digby?

Non, le plus près que je connaisse se trouve dans la baie Scott. Ces bas-fonds sont devenus inutiles par suite de la pêche au petit hareng, cela est certain. Il y a quarante ans, on aurait pu jeter un filet ici et ramener une quantité de menu fretin destiné à la boitte, et des hommes avec un petit bateau de pêche auraient pu vendre 100 ou 150 barils de harengs à la fin d'une saison, tandis qu'aujourd'hui, on ne peut en prendre assez pour faire une friture. La première fois que je suis arrivé sur les bancs de l'île, ceux-ci pouvaient facilement être aperçus. Aujourd'hui on pourra rester jusqu'à la mort sans apercevoir un seul de ces bancs de poissons. C'était aussi le cas le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse; aujourd'hui la boitte est disparue pour la simple raison que le petit hareng est pris immédiatement et utilisé avant le temps. Un hareng long comme ce canif est tout aussi un hareng embryonnaire qu'il l'était avant le frai. Il s'agit simplement d'une question de quelques jours. Avant d'être assez gros pour être pris dans un filet, il passe par six ou sept frais différents.

Depuis combien de temps fait-on la pêche au hareng à la crique des Dix-milles?

Quelques pêcheurs se trouvaient à cet endroit l'an dernier, mais pas en grand nombre. Croyez-vous que le Gouvernement fera bien d'imposer un droit d'exportation sur la sardine?

Oui, sur la sardine transportée dans les vaisseaux américains.

Est-ce que les navires américains peuvent s'enregistrer et prendre leur feuille de route à chaque voyage et ce système apporte-t-il des bénéfices?

Non, ce n'est pas ce qu'ils font. Si les fonctionnaires de la douane étaient en alerte, les capitaines pourraient enregistrer leur navire et obtenir leur feuille de route.

Le commissaire Armstrong.—Avez-vous jamais pêché la sardine?

Non.

Le commissaire Bowers.—Qu'est-ce que vous pensez de l'idée de se servir du petit hareng comme boitte pour la pêche au homard?

Je crois que c'est le petit hareng qui ruine nos pêcheries.

Ne penseriez-vous pas qu'on pourrait se servir du petit hareng ne mesurant pas six pouces de longueur?

Ce qu'on devrait faire pour la boitte pour la pêche du homard, ce serait de se servir du gros hareng.

Le témoin suivant est M. George Green qui subit l'interrogatoire suivant :

Depuis combien de temps faites-vous la pêche?

J'ai toujours été pêcheur.

Vous voudriez qu'on ne permit plus l'usage des barrages de façon à permettre à chaque pêcheur de courir sa chance ?

Les filets ne pourraient prendre assez de menu fretin pour nuire, et le poisson pourra croître et atteindre son plein développement. Il y aurait du poisson en abondance pour tout le monde. Dans l'état de choses actuel, il n'y aura pas un hareng dans dix ans d'ici.

Le témoin suivant fut M. James Griffin qui dit :

Il y a trente ans que je fais la pêche. Aujourd'hui on trouvera des pêcheurs qui abandonnent cette industrie parce qu'ils ne peuvent pas se procurer assez de petits harengs pour la boitte. On nous prive de ce privilège mais il ne semble pas qu'on puisse trouver dans les environs autre chose que ce menu fretin pour amorcer nos lignes. J'ai traversé à la rive américaine pour gagner ma vie parce que, d'après les lois du pays, cela nous est refusé ici. A mon avis, on devrait permettre aux pêcheurs d'allumer une torche pour pêcher la boitte afin de gagner la vie de sa famille. A mon sens, cette demande n'est que raisonnable et basée sur la justice; je suis certain que tout homme sensé partagera ma manière de voir.

A cette phase de l'enquête on soumit à la commission une lettre que je vais lire. Elle était adressée aux commissaires par M. John R. Moses. Je ne connais pas cette personne, mais voici ce qu'elle nous écrivait au sujet de l'industrie sardinière :

Grand-Manan, 11 décembre 1903.

Quand le traité des pêcheries expira, il y a quelques années, nos amis de l'autre côté de la baie, principalement d'Eastport, nous donnèrent à entendre que nous aurions de la difficulté à vivre, ils allaient même jusqu'à dire que nous crèverions de faim. Eh bien, ce n'est pas ce qui est arrivé jusqu'à présent, et si le Canada veut protéger notre petit poisson, nous tâcherons de réchapper notre vie. Tout ce que les pêcheurs canadiens demandent c'est d'être traités avec justice, et j'espère que le Canada comprendra parfaitement qu'il nous faut à nous, pêcheurs, la protection surtout du petit hareng qui se fait de plus en plus rare.

(Signé) JOHN R. MOSES.

M. Peter Dickson m'adressa une lettre qui fut lue à la commission et qui contient ce qui suit :

Messieurs,—Comment se fait-il que les Américains transportant du poisson ont un libre accès dans nos ports, alors que nous sommes soumis au lois douanières les plus draconiennes? Nos gens sont obligés de se rendre aux Etats-Unis pour récolter le fruit de nos pêcheries, et en devenant sujets américains,

ils ont droit de jouir des avantages offerts par nos lois douanières et d'exporter du poisson, alors que notre pays ne retire aucun avantage des exportations faites dans les vaisseaux américains, ou dans ce qu'on appelle amphidromes. Nous ne pouvons transporter de poisson à leur marché sans payer les droits les plus élevés et tous les frais de douane ; on voit donc que de cette façon toute notre sardine et tout notre frai de hareng ne servent qu'à enrichir les Américains.

Un grand nombre de nos compatriotes semblent croire qu'il est bien beau de favoriser les industries américaines, aux dépens de notre matière première, fallut-il pour cela appauvrir nos propres industries. Ces pêcheries nous appartiendraient si les lois du pays étaient mises en vigueur et si l'on établissait des règlements destinés à favoriser notre population au lieu de protéger les Américains. Nous espérons que ceux qui composent cette commission sont des Canadiens qui s'intéressent aux Canadiens du pays avant de s'occuper des intérêts américains.

Lorsque le Haut-Canada veut bénéficier de ses matières brutes, il impose des droits d'exportation; pourquoi ceux-ci ne valent-ils rien dans notre cas? Nous croyons fermement que la seule chose qui profiterait à notre île et à notre comté, ce serait un droit d'exportation sur tout le poisson qu'emporteraient les navires des Etats-Unis, droit qui nous mettrait sur un pied d'égalité avec eux et qui attirerait un jour les fabriques de conserves sur notre propre territoire. Quant à nos propres pêcheries, l'Etat nous a conféré des droits égaux dont nous sommes illégalement dépouillés par les règlements iniques qui existent aujourd'hui à l'égard de ce qu'on appelle les frayères de Southern-Head. Un petit nombre d'individus ont réussi à obtenir cette prétendue protection pour leur propre avantage et pour celui des acheteurs américains.

Certes, ils ont eu l'habileté de tromper la vigilance du département des Pêcheries qui leur a accordé des permis pour la construction d'avaloires au centre même de ce qu'on considère comme nos frayères protégées.

Nous prions la commission de remédier à ce grief et de faire en sorte que nos pêcheurs n'aient plus à voler ce qui leur appartient légitimement: leurs privilèges de pêche.

N.-B.—Dès les premières pêches au Grand Manan, il y avait une abondance de gros harengs et, jusqu'en 1882, l'exportation était considérable et s'élevait à $50,000 par année, pour les fonds de pêche du Grand-Manan seulement. Cette grande industrie s'exerçait près du littoral dans le comté de Charlotte et dans le comté et le port de Saint-Jean. Où peut-on prendre des harengs semblables aujourd'hui? Nulle part. Et comment expliquer la disparition de ces gros harengs? Uniquement par l'exermination du menu fretin. Au fur et à mesure de l'accroissement de l'industrie sardinière des bords de la rivière Quoddy, nos pêcheries de harengs se dépeuplaient, si bien qu'aujourd'hui elles sont presque sans valeur. L'exportation ci-dessus mentionnée était celle des harengs frais ou gelés.

Cela mit fin à la séance tenue à North-Head (Grand-Manan). La commission visita ensuite Grand-Harbour, dans l'île du Grand-Manan. M. J. L. Guptill jeune, fut le premier témoin interrogé.

M. COPP.

Depuis combien de temps faites-vous la pêche ?—Depuis 25 ans.

Quelles sont aujourd'hui la quantité et la grosseur du poisson comparativement à ce qu'elles étaient il y a vingt-cinq ans?—Il y a vingt-cinq ans, la quantité du poisson était illimitée.

Le poisson était-il plus gros?—Il était plus abondant. Sa grosseur était à peu près la même.

Combien y a-t-il de pêcheurs comparativement à ce temps-là?—Aujourd'hui, il y en a au delà de la moitié de plus.

Quel est votre principal grief à présent?—Les pêcheries se dépeuplent et notre industrie périclite. Dans quelques années, c'en sera fait de la pêche. Je parle de la pêche du hareng.

Avez-vous une idée des causes du dépeuplement des pêcheries?—Oui; je crois qu'on devrait protéger les petits harengs jusqu'à ce qu'il atteignent une certaine grosseur, ainsi que les frayères du hareng. On devrait protéger les harengs de moins de six pouces.

N'avez-vous pas une protection par l'interdiction de la pêche pendant une certaine époque de l'année?—Oui, pour les gros harengs mais non pour les petits.

Les pêcheurs ont-ils coutume de prendre autant de poissons qu'ils peuvent?—Oui.

Etes-vous d'avis qu'on devrait limiter la pêche?—Je crois qu'on devrait protéger le poisson jusqu'à ce qu'il atteigne une certaine grosseur. On ne devrait pas prendre de harengs de moins de 6 pouces et les harengs œuvés devraient être protégés sur les frayères jusqu'au 15 octobre, conformément aux dispositions de la loi actuelle.

Ce témoin a soulevé une autre question que je me propose de traiter plus tard. Elle a trait à l'industrie du hareng sur la côte des Etats-Unis.

L'hon. M. FOSTER : Avant que l'honorable député passe à ce sujet, voudra-t-il nous expliquer clairement de quelle manière on prend ces petits harengs ? Est-ce à la nasse seulement, ou en partie à la nasse et en partie au filet ?

M. COPP : On les prend tous à la nasse.

A qui vendez-vous la plus grande partie du poisson pris à la nasse?—Aux Américains depuis quelques années.

Le vendez-vous frais?—Oui.

Prenez-vous beaucoup de sardines?—Pas ordinairement. Cette année, nous en avons pris plus que nous n'en avions pris depuis plusieurs années. Nous n'avons jamais ici de petits harengs pouvant servir comme sardines.

La pêche des sardines telle qu'elle se fait entre le comté de Charlotte et les Etats-Unis, nuit-elle, selon vous, aux pêcheries de hareng du Grand-Manan?—La pêche du hareng, en ce qui nous concerne, est à peu près nulle. Si on fixait la limite à 6 pouces, je ne crois pas que cette pêche serait très nuisible aux pêcheries de hareng.

Fumez-vous des harengs de moins de 6 pouces?—Entre sept et huit pouces.

En salez-vous qui n'ont pas plus de 6 pouces?—Très peu.

Croyez-vous que, si on cessait de prendre des poissons de moins de 6 pouces, cela aurait pour effet de repeupler les pêcheries comme elles l'étaient auparavant?—Oui.

Quel avantage y a-t-il à acheter ce fretin?—La quantité des gros poissons est insuffisante.

Si je comprends bien, c'est à des Canadiens qu'on vend l'appât qui doit servir à la pêche du homard?—Oui.

Pour servir à d'autres industries au Canada?—Oui.

Les sardines se vendent aux Américains?—Oui, il vaut mieux recevoir $10 des Américains que $1.50 des Canadiens.

M. Henry Franklin fut le témoin suivant:

Avez-vous des améliorations à suggérer relativement à n'importe quelle branche de l'industrie?—J'attribue à la pêche des sardines le dépeuplement des pêcheries de hareng. Il y a des années, nous préparions 300,000 à 400,000 boîtes de hareng; aujourd'hui nous n'en préparons que 30,000. J'attribue ce résultat à l'emploi des petits harengs comme sardines et comme appât pour la pêche du homard. La quantité qui sert d'appât est insignifiante comparativement à celle qu'on emploie comme sardines.

M. Frederick McLaughlin fut ensuite interrogé :

L'industrie du hareng fumé emploie cinq fois autant d'ouvriers que l'industrie du hareng salé. Elle alimente les fabriques. Elle donne du travail aux bûcherons dans la forêt et aux boîtiers.

Il parle de l'industrie des gros harengs qu'il compare à celle des sardines.

M. Isaac Newton fut le témoin suivant. Je crois que quelques membres de cette Chambre, au moins, savent que M. Newton est un homme dont l'opinion peut être acceptée avec confiance. C'est probablement l'un des plus vieux pêcheurs du comté de Charlotte et un homme très influent. Voici sa déposition :

Depuis combien de temps vous occupez-vous de la pêche?—Depuis l'âge de dix ans.

Vous avez entendu ce qui s'est dit. Si on a omis quelque chose, nous serions bien aises de l'apprendre de votre bouche?—J'approuve seulement les conclusions adoptées par la convention. Je crois que les petits harengs devraient être protégés, principalement dans les eaux américaines. Pourquoi se donner la peine d'établir des frayères qui procurent aux fabricants de conserves des Etats-Unis leur matière première lorsqu'il nous ferment leur marché au moyen de droits prohibitifs? Je demande qu'on impose un droit d'exportation égal au droit d'importation dont les Etats-Unis frappent notre poisson. Je fixerais à 7 pouces la limite de la grosseur. Autrefois, nous aurions rejeté le fretin parce qu'il ne valait rien. Je proposerais de vider les filets lorsque la moitié du poisson est assez gros; sinon de rendre le poisson à la mer. Cela priverait les fabriques de sardines de leur approvisionnement et ferait obtenir un bon prix pour le hareng fumé. Anciennement, les sardines se vendaient $4 par hogshead. Dans un cas, on ferait la fortune d'une industrie américaine et, dans l'autre, d'une industrie canadienne.

Quel âge avez-vous?—Soixante-douze ans. Je suis né ici.

Prenez-vous beaucoup d'intérêt à l'industrie de la pêche qui s'exerce ici?—Oui, je suis propriétaire de deux des premiers enclos à claire-voie qui y ont été construits. Je me suis occupé activement de la pêche pendant trente ans environ.

Le témoin suivant fut Willard Ingals :

Depuis combien de temps êtes-vous pêcheur?—Depuis vingt-cinq ans.

Approuvez-vous tout ce qu'ont dit les témoins?—En grande partie. J'ai des opinions à moi. Ce qui me cause du tort nuit également à la population de l'île en général, à savoir: la rareté du hareng. Naturellement, nous sommes portés à rechercher la cause de cet état de choses. Cette rareté cause des conflits entre les pêcheurs au filet et les propriétaires d'enclos à claire-voie, car tous ne peuvent pas se procurer tout le hareng dont ils ont besoin et chaque groupe cherche à en obtenir la meilleure partie. La rareté du hareng est causée par les ravages des chiens de mer et l'industrie des sardines.

Ceci n'est qu'une partie des dépositions qui ont trait au comté de Charlotte. Je pourrais rapporter les dépositions entendues à chaque séance tenue de l'autre côté de la baie, afin de démontrer que la situation dans cet endroit est la même que dans le comté de Charlotte.

M. DANIEL : Avez-vous cherché à savoir si l'emploi de la dynamite contribuait au dépeuplement des pêcheries de la baie de Fundy ?

M. COPP : Nous sommes allés aux renseignements et nous avons constaté qu'on ne se servait pas de dynamite dans ces eaux. Une année seulement, un individu tenta de se servir de ce moyen mais il en fut empêché, et sa tentative n'eut pas de résultat appréciable.

Je désire démontrer quelle est l'importance de l'industrie des sardines pour les Américains et ce qu'elle représente au Canada. J'ai ici les données statistiques concernant le comté de Washington pour les années écoulées de 1897 à 1904. Elles sont résumées dans le tableau suivant :

Année.	Employés.	Montant des salaires.	Valeur de la production.
		$ c.	$ c.
1897.....	5,126	664,892	1,717,883
1899.....	5,103	824,780	2,826,921
1901	7,257	1,044,442	3,564,762
1903.....	6,285	892,739	2,818,119
1904.....	6,573	1,137,024	4,378,853

Cette valeur est obtenue en estimant la boîte de sardines à un peu plus de $0.03. Les fabricants de conserves de sardines du comté de Charlotte estiment à 5 cents la valeur d'une boîte. En calculant sur la base de 5 cents la boîte la valeur de la production du comté de Washington, on obtiendrait $7,103,765, au lieu de $4,378,853. J'extrais ces

chiffres de l'état attesté sous serment transmis au bureau de la statistique de Washington par les propriétaires de sardineries. Naturellement, ils sont exacts.

Voici ce que dit de cette industrie le rapport des commissaires des pêcheries maritimes et cotières de l'état du Maine :

Les parties de l'Etat où se trouvent ces sardineries se développent rapidement et augmentent vite en valeur, en population et en importance, pendant que les fabriques de fer-blanc en feuilles, de boîtes de fer-blanc, de boîtes et de caisses et tous les fournisseurs font d'excellentes affaires, cela va sans dire. Il ne faut pas perdre de vue les nombreuses compagnies de transport qui font un commerce considérable et rémunérateur en transportant les fournitures sur les lieux et les produits au marché. Des lignes de bateaux ont été établies et des chemins de fer, moyens de communication si nécessaires de nos jours, seront construits dans les régions qui ne sont pas encore desservies par des voies ferrées.

Ce résultat ne peut être attribué qu'à l'obligation où les Canadiens se sont trouvés d'aller gagner leur vie dans ces sardineries américaines et de devenir citoyens des Etats-Unis. Figurez-vous une production de $4,378,853, lorsqu'ils n'ont eu à payer, pour la matière première, que $400,000 environ ! Avec $400,000 de matière première, ils ont fabriqué des produits qui valent $4,378,853 !

M. ROCHE (Halifax) : Quels sont les ouvriers employés dans les sardineries ?

M. COPP : Toutes sortes d'ouvriers, des jeunes filles, des jeunes garçons et des adultes.

Je désire faire lecture d'une pétition que j'ai reçue des pêcheurs du comté de Charlotte, au sujet de deux des conclusions adoptées par la commission. Cette lecture, je l'espère, fera comprendre à la Chambre les sentiments des pêcheurs du comté de Charlotte :

Grand-Manan, 21 mars 1905.

Monsieur A. J. Copp, député,
Ottawa, (Ont.)

Monsieur,—Ayant lu avec un vif intérêt le rapport de la commission des pêcheries, nous prenons la liberté de vous écrire, afin de vous mettre en état de défendre avec plus d'autorité l'industrie de la pêche au Canada. Nous tâcherons de vous faire connaître quelques faits incontestables. D'abord, notre principale industrie, la pêche du hareng, périclite depuis vingt ans, principalement à cause des moyens extravagants et destructeurs employés pour prendre de jeunes harengs pour servir de sardines et à d'autres fins. Des faits et des chiffres ont été cités par les témoins interrogés par la commission des pêcheries lorsqu'elle a siégé à North-Head, et il serait inutile de les répéter ici. Nous sommes bien aises de constater qu'on a recommandé de fixer un minimum de grosseur qui, s'il est adopté, protégera considérablement les jeunes harengs. Considérons la pêche des sardines en tant qu'industrie et son immense importance au point de vue des intérêts bien entendus de la population de ce comté, si elle était convenablement protégée. Depuis l'établissement de cette industrie qui remonte à trente ans en arrière, les habitants de Lubec et d'Eastport, dans l'état du Maine ont obtenu leur matière première dans les eaux canadiennes et ont aussi trouvé dans notre comté une grande partie de la main-d'œuvre nécessaire, des centaines de familles ayant été obligées dans ces dernières années de se rendre là-bas à l'époque de la fabrication des conserves, à cause du dépeuplement de nos pêcheries, pour apprêter la matière première prise dans nos eaux de manière à enrichir et favoriser les villes ci-dessus mentionnées, pendant que les nôtres s'en allaient à la ruine.

Depuis dix ans, la production moyenne des conserves de sardines a été de 1,500,000 caisses par année. En les estimant au prix raisonnables de $3 par caisse, cela donne $4,500,000 dont nous n'avons reçu que le coût de la matière première, qui est de $4 par hogshead en moyenne. Comme un hogshead de poisson sert à fabriquer quinze caisses de sardines, cela représente $400,000 de la somme ci-dessus. Il faut ajouter ce que les nôtres rapportent, soit au plus 25 p. 100 de leurs recettes brutes. D'ailleurs, plusieurs sont partis pour ne plus revenir. La loi douanière américaine permet l'entrée en franchise de la matière première apportée dans des navires des Etats-Unis, tandis que les Canadiens doivent acquitter un droit de $5 par hogshead, ce qui empêche les nôtres de contribuer au transport de notre matière première sur le marché des Etats-Unis. Nous apprenons que les propriétaires d'enclos à sardines, ainsi que les propriétaires d'embarcations de l'île du Daim et de la rive nord de ce comté, apparemment désireux de demeurer les vaisseaux industriels des Etats-Unis et appuyés par les grands propriétaires des sardineries du Maine, font signer des pétitions contre le droit projeté. Sans aller plus loin, permettez-nous de faire connaître certains faits concernant les capitaines des vaisseaux qui vont porter les sardines dans l'état du Maine. Une grande majorité d'entre eux sont des Canadiens de naissance domiciliés dans l'île du Daim dans la baie Back, à la Tête et à d'autres endroits dans ce comté. Afin de pouvoir transporter le poisson canadien sur le marché des Etats-Unis, ils ont été obligés de prêter le serment d'allégeance. Il y a certainement lieu d'affirmer qu'un état de choses qui oblige les nôtres à jurer fidélité à une nation étrangère, afin de profiter des avantages qu'offre leur province, est préjudiciable aux intérêts bien entendus de cette jeune nation, s'il nous est permis de lui donner ce nom. Occupons-nous maintenant de l'industrie du hareng fumé qui, soit dit en passant, est notre principale denrée, au Grand-Manan. Il y a vingt ans, nous étions les maîtres de cette importante branche de l'industrie; aujourd'hui, elle a son siège à Eastport et à Lubec. Pour cette industrie, il faut des harengs plus gros que ceux qui servent à la fabrication des conserves de sardines. Les eaux du Grand-Manan fournissent la plus grande partie de la matière première qui, si on la gardait au pays, permettrait de fabriquer environ 4,000,000 de boîtes de hareng salé d'une valeur totale de $4,000,000 par année. Cette industrie procurerait, directement ou indirectement, beaucoup de travail aux bûcherons, aux ouvriers des scieries, aux mineurs, aux cloutiers, etc.

Dans les circonstances actuelles, la production moyenne est d'environ 800,000 ou 1,000,000

de boîtes par année, les saleurs de poisson du Maine ayant l'avantage de se procurer leur matière première dans nos eaux et de la recevoir en franchise. Ils jouissent aussi d'une protection de ¼ de cent par livre sur les mêmes marchés où nous expédions nos produits. Quels ont été les résultats?

Simplement une diminution de 50 p. 100 dans notre commerce et l'exode de plusieurs des nôtres qui sont allés dans l'état du Maine continuer leur négoce, démolissant parfois leurs établissements pour les emporter avec eux. Et ce qui est vrai au sujet de cette industrie, l'est également de l'industrie du hareng salé. Nous remarquons avec un certain plaisir qu'on a recommandé l'imposition d'un droit d'exportation. Sans considérer qu'il suffise à nos besoins vu qu'il offre une protection suffisante, nous croyons cependant que c'est un pas dans la bonne voie et que, si ce conseil est suivi, il aura au moins pour résultat de conserver aux nôtres le commerce du transport. En effet, les fabricants de conserves des Etats-Unis doivent se procurer au moins 90 p. 100 de cette matière première de ce côté-ci de la frontière et l'entrée en franchise du poisson apporté par des navires canadiens s'ensuivra. Nous croyons qu'avec des règlements sévères, la plus grande partie de cette fabrication devrait avoir lieu au Canada et qu'au lieu d'imposer un droit d'exportation d'un demi-cent par livre on devra exiger au moins un droit d'un cent. Ce serait le moyen d'établir l'industrie des conserves de poisson au Canada, de retenir nos ouvriers au pays, d'obtenir des conditions plus favorables pour nos produits sur le marché américain, et de multiplier et d'étendre la vente de cette denrée dans d'autres pays comme nous l'avons fait pour d'autres marchandises à l'époque de la mise en vigueur du tarif McKinley. Pour nous résumer, nous croyons fermement que le temps de décréter des lois à lette fin est arrivé, qu'une occasion propice s'offre au gouvernement fédéral et que, s'il la laisse s'enfuir, c'en sera fait de l'industrie de la pêche dans ce comté et dans toutes les autres parties du Canada où elle occupe le premier rang, attendu que les progrès et le succès des autres branches de cette industrie dépendent de la protection des petits harengs.

Espérant que vous n'épargnerez rien afin d'intéresser le Gouvernement à ce sujet,

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos serviteurs dévoués,

E. A. CALDER,
PETER DIXON.

Cette pétition ne porte pas seulement les signatures de MM. Calder et Dixon, mais plusieurs centaines d'autres.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI (n° 8) CONCERNANT CERTAINS BREVETS DE WILLIAM A. DAMEN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 8), déposé par M. Campbell, concernant certains brevets de William A. Damen.

Sur l'article 2 (sauvegarde des droits existants).

M. PRINGLE : Je désire proposer que le présent article soit modifié par l'addition des mots "fait des préparatifs réels et de bonne foi pour fabriquer ou" après le mot "loi," dans la 29e ligne, et des mots "les fabriquer et" après le mot "peut" dans la 31e ligne.

Si je demande cette modification, c'est parce que les brevetés, qui ont encouru la déchéance de leurs droits en 1904, ont laissé écouler près de trois ans sans demander une prorogation de l'existence dudit brevet, et ont laissé des tiers dépenser une forte somme d'argent pour se préparer à fabriquer des bandages en caoutchouc auxquels s'applique réellement le brevet n° 40,630.

Lorsque le comité étudiait cette question, j'ai proposé un amendement semblable à celui-ci. Quelques-uns ont alors pensé que la compagnie canadienne de caoutchouc, qui était intéressée, n'avait pas dépensé de bonne foi de fonds pour se préparer à fabriquer les bandages en caoutchouc protégés par la loi fédérale. Nous avions la déclaration de l'avocat de la compagnie ainsi qu'une pétition de celle-ci, signée par le président et quelques autres directeurs. Le président, M. Stephens, est un citoyen avantageusement connu auquel le ministère a récemment confié un poste très important à la commission du port de la ville de Montréal. J'étais d'avis qu'une petition de cette compagnie méritait toutes sortes d'égards de la part du comité. J'ai maintenant entre les mains la déclaration solennelle du sous-gérant de cette compagnie. J'en ferai lecture, si on me le permet.

Je, Fleetwood H. Ward, de la ville de Montréal, déclare solennellement ce qui suit :

1. Je suis sous-gérant de la compagnie canadienne de caoutchouc de Montréal, à responsabilité limitée.

2. Vu l'expiration prochaine du brevet numéro 38,384 qui doit prendre fin de plein droit le quinze février 1907, et vu que le brevet numéro 40,630 avait expiré le 11 octobre 1904, parce que les droits n'avaient pas été payés pour la dernière période de six semaines, ladite compagnie canadienne de caoutchouc, à responsabilité limitée, de Montréal, a fait de grands préparatifs pour la fabrication des articles protégés par l'un et l'autre de ces brevets.

3. Ladite compagnie étant certaine dans ces circonstances, qu'elle pourrait fabriquer des bandages en caoutchouc pour bicyclettes, songea à entreprendre la fabrication de bandages en caoutchouc pour automobiles. A cette fin, elle envoya quelques-uns de ses principaux employés visiter les grands établissements des Etats-Unis. A la suite de cette démarche, votre requérante décida d'ériger une nouvelle fabrique, actuellement en cours de construction, au coût approximatif de $250,000, obstraction faite du terrain qu'elle a payé $60,000.

4. De plus, la compagnie, pour les raisons ci-dessus énumérées, a augmenté le nombre de ses placiers dans toute l'étendue du pays, construit une cloison dans sa fabrique afin

d'avoir une pièce à part qui servirait d'atelier pour la fabrication des articles en question en attendant le parachèvemant du nouveau bâtiment, retenu les services d'artisans habiles, commandé les moules nécessaires et dépensé de huit à dix mille dollars pour les préparatifs de cette fabrication.

5. Si elle avait prévu que ledit William A. Damen pourrait faire revivre ces brevets, comme il le demande dans son projet de loi, la compagnie n'aurait pas fait ces dépenses ni les préparatifs ci-dessus mentionnés.

6. Si ce projet de loi est adopté tel quel, la compagnie subira de lourdes pertes.

Et je fais cette déclaration solennelle croyant consciencieusement qu'elle est vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet qu'elle aurait si elle était faite sous serment et en vertu des dispositions de la loi de la preuve au Canada, de 1893.

FLEETWOOD H. WARD.

Reconnue devant moi ce 17e jour de janvier de l'an de grâce 1907.

S. J. LeHURY,
Commissaire de la cour supérieure pour le district de Montréal.

Il n'y a pas d'exemple de la prorogation de l'existence d'un brevet, lorsque le breveté a laissé s'écouler plus de deux ans sans la demander à cette Chambre. On comprend parfaitement cette requête dans les cas ordinaires, lorsque tout le délai n'est pas expiré, et que, soit par négligence soit par oubli, le breveté a négligé de renouveler son brevet et s'adresse à la Chambre pour obtenir justice. Ce n'est pas le cas qui nous occupe. Le 11 octobre 1904, douze ans s'étaient écoulés depuis la date de l'émission du brevet, et ce n'est qu'en cette année 1907 que les brevetés viennent nous demander une prorogation de l'existence du brevet.

Loin de moi l'intention de retarder l'adoption du présent projet de loi, si la Chambre est d'avis de l'adopter sous sa forme actuelle ; mais j'ai la ferme conviction que, si elle accorde les concessions que les requérants sollicitent, elle devra en toute justice sauvegarder les droits de ceux qui, de bonne foi, ont fait des dépenses pour se préparer à fabriquer l'article breveté.

Le projet de loi renferme un article qui protège ceux qui auraient réellement commencé de fabriquer ce bandage en caoutchouc, mais j'apprends que personne ne l'a fait. Cependant, la compagnie canadienne de caoutchouc a dépensé une grosse somme d'argent pour se préparer à cette fabrication.

L'étude des lois régissant les brevets d'invention, non seulement au Canada, mais en Grande-Bretagne et dans d'autres pays, nous convainc nécessairement que le but de ces lois n'est pas de créer un monopole. Elles ont pour objet d'accorder à ceux qui, grâce à leur esprit inventif, ont découvert quelque nouveau et utile procédé de fabrication, la jouissance exclusive de ce procédé pendant un certain temps. Mais, à l'expiration de cette période ou en cas de déchéance, l'intention de la loi n'est pas de tolérer ce monopole au delà du délai fixé. Avant 1892, l'existence d'un brevet n'était que de quinze ans ; mais, cette année-là, la loi fut modifiée et le délai fut fixé à dix-huit ans.

M. PRINGLE.

Douze années étaient expirées et le breveté avait évidemment décidé de laisser le brevet tomber en déchéance. Il fut un temps où, dans toute l'étendue du Canada, on se servait presque exclusivement du bandage Dunlop pour les bicyclettes. En 1904, les automobiles n'étaient pas encore en vogue, et il me semble qu'on n'employait pas ce bandage pour les automobiles qui se construisaient alors. Cependant, le breveté s'est aperçu, depuis cette date, que le bandage Dunlop convenait aux automobiles et qu'il avait fait preuve de négligence en ne renouvelant pas son brevet. C'est pourquoi, après que des tiers de bonne foi ont fait des dépenses pour se préparer à fabriquer ce bandage, il s'adresse aujourd'hui au Parlement et lui demande de faire revivre son brevet et d'empêcher par là la compagnie canadienne de caoutchouc, de Montréal, de se livrer à cette industrie. La loi est très explicite. Dans le cas de versement d'un droit partiel, elle décrète :

En cas de versement d'un droit partiel, la proportion en sera constatée dans le brevet ; et celui-ci prendra fin, nonobstant toute énonciation ou disposition de ce brevet ou du présent acte, avec la durée pour laquelle le droit partiel aura été acquitté, à moins qu'à l'expiration ou avant l'expiration de cette durée, le possesseur du brevet ne paie le droit exigible pour le terme ultérieur soit de six ou de douze ans et ne reçoive certificat de son paiement du bureau des brevets en la forme adoptée de temps à autre,—lequel certificat sera joint et se référera au livret et sera revêtu de la signature du commissaire, ou de celle d'un autre membre du conseil privé du Roi en Canada, agissant en la place du commissaire.

Il ne l'a pas fait, et, en vertu des dispositions de la loi, ce brevet a été frappé de nullité absolue. Je comprends que, si le breveté, dans un délai raisonnable—dans l'espace de quelques années ou d'une année—nous avait demandé de proroger l'existence du brevet, sa requête aurait été légitime et la Chambre aurait raisonnablement pu accorder cette prorogation. Si nous examinons ce qui se passe en Angleterre, nous apprendrons que la durée d'un brevet y est limitée à dix-sept ans. Pour aucun motif, ce délai n'est prolongé, à moins que les parties s'adressent au comité judiciaire du conseil privé et démontrent qu'elles ont perfectionné l'article d'invention et qu'elle n'en ont pas retiré beaucoup de bénéfices ou que l'article n'est pas devenu d'un usage universel. Si elles établissent ces faits à la satisfaction du comité judiciaire du conseil privé, l'existence du brevet peut parfois être prorogée pendant un délai très court. Cependant, il existe une disposition à ne pas la proroger pour longtemps, afin de ne pas créer un

monopole pendant plus de temps qu'il n'est nécessaire.

Peut-on invoquer ces raisons dans le cas actuel ? Le bandage Dunlop a été universellement employé pendant toute la durée de ce brevet. Le breveté a retiré de cet article d'invention de gros bénéfices et il nous demande aujourd'hui de maintenir pendant une nouvelle période de temps un monopole dont il a joui des années durant. Selon moi, nous ne devons pas acquiescer à cette requête. Donnons à d'autres manufacturiers l'occasion de fabriquer ce bandage et procurons au public l'avantage de la concurrence.

L'amendement que je propose est raisonnable. Si la compagnie canadienne de caoutchouc, agissant de bonne foi et en conformité des dispositions de la loi actuelle, constatant que le breveté ne désirait pas faire revivre son brevet et qu'une année s'était écoulée depuis la réunion des actionnaires de la compagnie de bandages à laquelle ils avaient dû apprendre que le brevet n'avait pas été renouvelé; si la compagnie canadienne de caoutchouc, dis-je, a décidé d'agir, si elle a dépensé de bonne foi une forte somme d'argent afin de fabriquer cet article, elle doit être protégée ou, du moins, nous devons lui permettre de fabriquer ce bandage. Il y aura encore un monopole jusqu'à un certain point, mais il y aura concurrence entre la compagnie des bandages Dunlop et la compagnie canadienne de caoutchouc, qui toutes deux, sont de puissantes compagnies, me dit-on. De fait, je crois qu'à une certaine époque, la compagnie canadienne de caoutchouc a fabriqué ces bandages Dunlop pour le compte de l'autre compagnie. Je demande donc à la Chambre d'étudier l'amendement suivant, qui est juste et raisonnable, selon moi :

Je propose que l'article 2 du bill soit modifié par l'addition des mots " fait des préparatifs réels et de bonne foi pour fabriquer ou " après le mot " loi ", dans la 29e ligne, et des mots " les fabriquer " et après le mot " peut " dans la 31e ligne.

M. CAMPBELL : A-t-on donné avis de cette motion?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Oui.

M. CAMPBELL : Je ne crois pas que la Chambre ait jamais été saisie d'un projet de loi qui ait été l'objet d'une étude plus minutieuse de la part du comité des bills d'intérêt privés.

M. STOCKTON : Tout ceci a-t-il été discuté par le comité ?

M. CAMPBELL : Oui, et le comité était nombreux ; environ soixante-dix membres étaient présents. Tous les arguments du député de Cornwall (M. Pringle) ont été invoqués avec beaucoup d'effet non seulement par lui mais, aussi, par les avocats de la compagnie. Et le comité, après mûr examen, décida que le bill devrait être adopté, 42 votant pour et 16 contre. Dans ces circonstances, je ne crois pas que la Chambre approuve le présent amendement qui rendrait, pour ainsi dire, tout le bill nul et de nul effet. Il a été démontré que ce brevet n'était pas rétabli.

M. PRINGLE : L'honorable député était absent du comité lorsque la déclaration de l'avocat de la compagnie concernant l'argent dépensé par la compagnie canadienne de caoutchouc a été impugnée. J'ai maintenant une déclaration du gérant général au sujet de la somme dépensée pour l'outillage nécessaire à la fabrication de ce bandage.

M. CAMPBELL : J'apprends qu'elle a acquis un terrain sans y mettre une seule brique ni une seule pierre. Elle a fait un placement et se propose de se servir de ce terrain pour les fins de son industrie.

M. BENNETT : Il est contigu à ses autres propriétés.

M. CAMPBELL : Oui, de sorte que cette acquisition ne signifie rien. Quant au défaut de renouveler le brevet, c'est un cas qui se présente souvent, par malheur. J'ai la déclaration attestée sous serment du gérant qui établit que l'ordre avait été donné de renouveler le brevet et de payer le droit de $20. Mais par suite d'un oubli des directeurs de la compagnie, le brevet ne fut pas renouvelé, et les actionnaires et les directeurs ne l'ont appris que près d'un an plus tard. Ils prirent aussitôt des mesures pour le renouveler et, dans les premiers jours de l'année dernière, ils donnèrent avis de leur intention de demander l'adoption du présent bill, de sorte que la compagnie canadienne de caoutchouc a été suffisamment avertie. Après une discussion approfondie de l'affaire, après que tout ce qu'on pouvait dire contre le bill eut été dit, le comité adopta celui-ci sans le modifier sur un vote de 42 pour et 16 contre.

L'article que le député de Cornwall (M. Pringle) veut modifier est l'article que renferment d'ordinaire les projets de loi concernant des brevets d'invention. Ses dispositions sont très sages. Voici :

Quiconque, sans contrevenir à aucun autre brevet, a, pendant la période écoulée entre le onzième jour d'octobre mil neuf cent quatre. . .

C'est la date où le droit devait être acquitté.

. . et la date de la présente loi, commencé de fabriquer, vendre et employer au Canada les article d'invention que protège ledit brevet, peut continuer de les fabriquer, vendre et employer d'une manière aussi ample et entière que si la présente loi n'eût pas été rendue.

Je le répète, c'est l'article d'usage en pareil cas. Si par suite de la déchéance du brevet résultant du défaut de le renouveler, quelqu'un a commencé de fabriquer ou de vendre l'article d'invention, il peut continuer à le faire. Mais l'amendement

projeté à une portée plus grande et permet la fabrication et la vente de l'article par ceux-là même qui n'ont pas commencé de le fabriquer ou de le vendre dans l'intervalle—c'est-à-dire qu'il annule entièrement le brevet.

J'espère que la Chambre le rejettera.

M. GALLIHER : A titre de membre du comité des bills d'intérêt privé, j'étais présent lors de la discussion à laquelle ce projet de loi a donné lieu, et j'étais du nombre de ceux qui refusaient de l'adopter.

D'abord, nous avons une loi concernant l'émission et la durée des brevets d'invention. Cette loi est en vigueur ou elle ne l'est pas. En réalité, elle l'est. Elle décrète qu'advenant l'inaccomplissement de certaines conditions par les intéressés, le brevet tombera en déchéance. En pareil cas, ils avaient coutume de se présenter devant le comité, puis devant la Chambre, afin d'obtenir justice. Dans chaque cas, on examinait la question au fond.

Je comprends parfaitement que celui qui, par inadvertance, ayant négligé de renouveler son brevet ou d'acquitter le droit exigé pour en empêcher la déchéance, se présente ensuite devant cette Chambre dans un délai raisonnable, ait droit à des égards et à la reprise des avantages qu'il avait perdus par sa négligence.

On a voulu faire croire au comité et on cherche maintenant à persuader à la Chambre que c'est par inadvertance qu'une infime somme de $20 ou $25 n'a pas été payée en temps utile et que, de plus, les intéressés, des hommes d'affaires fabriquant cet article, sont demeurés près de deux ans sans savoir que ce paiement n'avait pas été fait. Il faudrait, pour cela, être plus crédule que je le suis.

Nous constatons qu'il s'est écoulé non seulement une session, mais deux sessions du Parlement sans que les intéressés aient demandé de réparer leur faute. Ils disent que leur représentant à Ottawa a négligé de verser cette somme. En pareil cas, il est commode d'avoir un représentant à blâmer.

Ce qu'on nous demande de faire, c'est de fouler aux pieds la loi qui régit ces matières. Si nous leur accordons le monopole de la fabrication de cet article, bien qu'ils aient, pendant deux ans, négligé de faire des démarches, il n'y aurait pas lieu, semble-t-il, de refuser la même faveur à celui qui aurait laissé s'écouler trois ou même quatre ans sans rien nous demander. Adopter ce projet de loi, ce serait établir un précédent qui rendrait inutile la loi sur les brevets.

Il est temps de réfléchir et de nous demander si notre indulgence ne doit pas avoir de bornes. Le député de York-centre (M. Campbell) a lu un article du bill qui protège ceux qui ont déjà commencé de fabriquer l'article breveté. Il ne sauvegarde pas les droits de ceux qui s'opposent à l'adoption du bill. Un particulier ou une

compagnie peut ne pas avoir commencé de fabriquer l'article breveté tout en ayant dépensé de grosses sommes d'argent pour se préparer à sa fabrication. Je soutiens que leurs droits doivent être sauvegardés comme ceux de l'individu qui a déjà commencé de fabriquer l'article.

C'est parce qu'ils se sont mis dans leur tort que les pétitionnaires font cette demande au Parlement, et je dis que si nous devons leur accorder ce bill, nous ne devons le faire qu'en y mettant des conditions qui protégeront non-seulement ceux qui ont commencé à fabriquer les dits articles dont la fabrication était libre pour tout le monde, vu la négligence des inventeurs, mais il faudra protéger aussi ceux qui ont dépensé de l'argent pour se préparer à la fabrication. Lorsqu'un brevet est expiré et qu'une période de deux années s'est écoulée avant que les propriétaires du brevet aient signifié leur intention d'en demander le renouvellement, tout le monde a le droit de penser que la fabrication en est permise. Si cet inventeur s'était présenté devant le Parlement dans un temps raisonnable, pour ma part, je n'aurais pas repoussé sa demande. Mais je dis de nouveau, et j'insiste sur ce point, que le temps est arrivé où nous devons faire bien comprendre au public que si nous adoptons une loi spéciale pour l'avantage de personnes qui sont en défaut depuis deux ans, nous le ferons à des conditions qui protégeront les droits des autres parties. On a établi devant le comité que des sommes considérables avaient été dépensées pour préparer la fabrication de cet article. L'honorable député d'York-centre, (M. Campbell) qui n'était pas présent au comité, mais qui, je suppose, parle d'après des renseignements personnels, a observé, je crois, très justement que ceux qui ont dépensé cet argent l'avaient dépensé dans une entreprise en activité, et l'auraient dépensé quand même ils n'auraient pas eu en vue la fabrication de cet article. Mais voyons les circonstances telles qu'elles ont été expliquées par l'avocat et le gérant de la compagnie.

Tous deux ont dit que si la compagnie n'avait pas eu l'intention de fabriquer cet article, ils n'auraient pas fait ces préparatifs ni acheté la propriété qu'ils ont achetée. Ils n'auraient pas contracté ces dettes s'ils n'avaient pas cru que le brevet était expiré et que le Parlement ne le renouvellerait pas après une aussi longue période. S'il devait en résulter des torts pour quelqu'un, les prétentions de ceux qui appuient ce bill auraient peut-être leur raison d'être. Mais personne ne souffrira de torts. Il s'agit d'un brevet concernant la fabrication de bandages en caoutchouc dont on se servait autrefois pour les bicyclettes et que l'on emploie maintenant dans la fabrication des automobiles. Tout le monde sait qu'en raison du monopole créé par certains brevets accordés pour la fabrication de ces articles,

les automobiles se vendent trois ou quatre fois plus que leur juste prix et leur valeur. Si quelqu'un se sent de la sympathie pour cela, il a le cœur plus tendre que moi. Telle est la situation, et c'est à la Chambre de dire si elle adoptera le rapport de la majorité du comité.

Je ne blâme aucun membre de ce comité de penser d'une manière différente de la mienne, parce que tout le monde a droit à son opinion dans des questions de ce genre. Mais je dis que cette Chambre, indépendamment de l'opinion du comité, a le droit, avant de consentir à renouveler un brevet, d'examiner depuis combien d'années il est expiré. A mon avis, on n'a donné aucune raison justifiant la négligence dont on a fait preuve en ne le renouvelant pas. Peut-on raisonnablement prétendre qu'une compagnie comme la Dunlop Tire Company, quel que soit son nom, faisant affaires dans la ville de Toronto, n'aurait pas pu dépenser la somme de $25 pour renouveler le brevet, et plus que cela, attendre deux ans avant d'en demander le renouvellement au Parlement ? Voilà que est difficile à comprendre. Puis on vient avec cette excuse très peu recevable que ce pauvre, ce malheureux agent à Ottawa, sur les épaules duquel on met tout le blâme, et cela arrive dans d'autres cas que celui-ci, a oublié de renouveler le brevet. D'après moi, il est absurde de prétendre qu'un homme d'affaires à la tête d'une entreprise de ce genre, fabriquant et vendant des articles de cette description, aurait été deux ans sans savoir si l'agent avait renouvelé le brevet ou non. A mon avis, il est absurde d'émettre cette prétention.

M. CAMPBELL : Que dîtes-vous de votre bill de même nature ?

M. GALLIHER : Mon honorable ami m'interroge au sujet de mon bill. J'avais déposé un bill devant la Chambre, qui l'a adopté ?

M. TALBOT : Cela ne l'a pas rendu meilleur.

M. GALLIHER : Non, et je ne le prétends pas non plus.

M. CALVERT : Ni plus mauvais.

M. GALLIHER : Je n'avais aucun intérêt dans le bill que l'on m'a demandé de présenter, et que j'ai présenté. Dans le cas de ce bill, il n'y avait pas de négligence de deux ans. Le brevet n'était expiré que depuis quelques mois, et ses propriétaires se sont présentés immédiatement devant le Parlement pendant la présente session ; la différence, c'est que les pétitionnaires dans le bill que j'ai déposé ont saisi la première occasion qui leur était offerte de corriger leur négligence, tandis que la maison que représentent les défenseurs du bill en discussion n'ont pas fait cela. Ils ont laissé passer, non seulement une session, mais deux, et ce n'est qu'à la troisième qu'ils viennent nous dire qu'ils ne savaient pas que les droits pour le renouvellement du bill n'avaient pas été payés, et je prétends, admettant même cette prétention, que cette compagnie n'est pas dans la situation d'un pauvre homme qui touche certains revenus de l'exploitation de son brevet. Cette compagnie a retiré des bénéfices de son brevet pendant quinze ans, et ce brevet pour la fabrication d'un article de ce genre équivalait à un monopole. Elle en a joui pendant quinze ans, mais aujourd'hui, cette compagnie ayant fabriqué son article pendant quinze ans, veut continuer à le fabriquer, et ceux qui, à Montréal, ont fait des préparatifs pour la fabrication de cet article, ont dépensé leur argent, acheté des terrains, pourront en continuer la fabrication. En d'autres mots, nous aurons deux fabriques canadiennes de ces articles et le public en bénéficiera, ce qui vaut mieux que de prolonger le monopole pendant trois ou six ans.

M. BERGERON : Je ne fais pas partie du comité. On me dit qu'il y a deux brevets : un qui expire au mois d'octobre 1904, et un autre qui expirera au mois de février 1907. Mon honorable ami sait-il s'il y a une différence entre les deux brevets ?

M. GALLIHER : J'ai prétendu devant le comité que la question se serait présentée sous un jour différent, si la compagnie avait, au sujet du brevet de 1907, demandé la prorogation de son existence pour une période de quinze ans, lorsqu'il a été accordé la première fois pour une période de dix-huit ans ; mais elle en a demandé le renouvellement après deux ans, ce qui revient à la même chose.

M. STOCKTON : Le brevet de 1907 était-il une prorogation du précédent ?

M. GALLIHER : Je crois qu'il chevauchait.

M. STOCKTON : Alors, le délai n'est pas ausi long que vous avez dit ?

M. GALLIHER: Le brevet de 1904 a expiré en 1907, et c'est la prorogation de l'existence de ce brevet à laquelle je m'oppose. Je ne m'attaque pas à celui de 1907, mais à celui de 1904. Lorsque le comité a décidé que le brevet de 1904 pouvait être prorogé et que mon honorable ami de Cornwall (M. Pringle) a proposé son amendement, quelle réponse nous a-t-on faite ? On nous a dit que l'amendement ne porterait pas seulement sur le brevet qui était expiré, mais aussi sur celui qui était en vigueur. Voilà ce que je prétends. Si la compagnie n'avait demandé que la prorogation de quinze à dix-huit ans pour le brevet qui va expirer le mois prochain, nous n'aurions peut-être pas soulevé d'objection; mais lorsqu'elle demande la prorogation de celui de 1904 en même temps nous ne pouvons plus nous protéger. Or, nous prétendons que nous avons droit de l'être. Nous prétendons que nous avons dépensé de l'argent en vue de

la fabrication de cet article ; mais il y a, outre cela, le principe que cette Chambre et le comité doivent considérer, et je leur demande bien pardon si je diffère d'avis avec la majorité de ce comité : je prétends que nous devons respecter les lois que nous faisons. Si l'on peut établir clairement que c'est par oubli que le brevet n'a pas été renouvelé et que l'on a fait toute diligence pour se présenter devant le Parlement le plus tôt possible, nous pourrions peut-être aider la compagnie et la remettre dans son état premier. Mais lorsqu'elle a retardé comme elle l'a fait dans ce cas-ci, qu'elle ne donne aucune excuse de ce retard et que ce n'est évidemment pas un oubli, je prétends alors que le comité a mal fait de prolonger la durée du brevet de 1904. Telle est l'attitude que j'ai prise devant le comité et que je soutiens devant cette Chambre.

M. E. M. MACDONALD : Je n'ai pas l'honneur de faire partie du comité qui a étudié ce bill, mais j'ai écouté avec attention la discussion qui a eu lieu ce soir, et il me semble que l'on peut discuter la prétention qu'une personne qui a fait une invention et a obtenu un brevet, devrait avoir le droit inaliénable et exclusif de fabriquer cet article et cela indéfiniment. Je ne crois pas que ce soit un principe sage, bien que je ne prétende pas pouvoir parler avec beaucoup d'autorité sur ce sujet. Je suis porté à croire, je ne sais pas si je suis dans le vrai ou non, qu'il devrait exister dans notre pays une plus grande liberté dans la fabrication de tout article qui pourrait être inventé dans le Canada ou dans aucun autre pays. Les deux partis politiques se sont déclarés dans leur programme en faveur de la protection de nos manufactures canadiennes, or prétendre aujourd'hui que parce qu'il y a vingt ans quelqu'un a fait une invention, toute la population du Canada est obligée de lui payer tribut pour toujours, ce n'est pas en accord avec la politique d'encouragement de nos manufactures. Ce devrait être le contraire, il devrait y avoir un peu plus de libre-échange à ce sujet. Lorsqu'un article a été fabriqué exclusivement par une manufacture pendant quinze ans, d'autres personnes ne devraient-elles pas avoir le droit d'en entreprendre ensuite la fabrication? Je prétends que c'est là un principe sage. Il doit y avoir des limites au monopole, et sûrement, un propriétaire de brevet a dû pouvoir retirer, pendant quinze ans, suffisamment de revenus de son invention. Les autres pays commencent à reconnaître qu'il est bon de mettre une limite dans la période d'existence d'un brevet. La question a été discutée en Angleterre. Je ne connais pas les détails du cas particulier qui nous occupe, mais je vois dans le préambule du bill que le propriétaire de ces brevets les a obtenus en 1892 et 1884. Il y a bien longtemps de cela, et il me semble que cette personne en a obtenu tous les avantages qu'elle devait en attendre dans l'intérêt du pays. Pourquoi n'appliquerait-on pas le même principe qui est appliqué à celui qui se présente devant une cour de justice pour être exempté de l'exécution d'un jugement obtenu par défaut. En vertu de notre loi des brevets, un jugement par défaut est intervenu en quelque sorte contre les pétitionnaires et leur droit de fabrication exclusive a cessé.

M. STOCKTON : Le principe est différent.

M. E. M. MACDONALD : Je ne vois pas qu'il diffère. Le Parlement a tout autant le droit d'exiger que l'on montre des raisons valables pour ne pas avoir à subir les effets de la négligence, qu'une cour en a lorsqu'un lui demande de casser un jugement. Il est possible qu'il y ait de bonnes raisons dans ce cas-ci, mais il me semble que nous pouvons nous poser la même question qu'une cour de justice avant de décider si nous devons faire droit à la demande et quelles peines on devrait imposer à la partie coupable de négligence si d'autres personnes ont acquis des droits dans l'intervalle. Je trouve à propos l'idée émise par l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) de répondre à ces pétitionnaires qui viennent nous dire : nous avons été négligents pendant deux ou trois ans, et bien que nous n'ayons pas expliqué très clairement ou distinctement pourquoi nous n'avons pas demandé à être relevés de notre négligence plus tôt, nous le demandons maintenant; nous ne vous accorderons votre demande qu'à certaines conditions, parce qu'une maison industrielle de confiance, si l'on doit en croire le témoignage de mon honorable ami, est venue déclarer et prouver qu'elle avait commencé dans l'intérim après l'expiration des brevets à fabriquer ces articles. Je prétends qu'il est juste de faire savoir aux pétitionnaires en défaut que ceux qui ont commencé la fabrication de cet article méritent certains égards. Je prétends que c'est juste. N'est-il pas dans l'intérêt du pays qu'une autre maison fabrique ces mêmes articles ? Devons-nous avoir tant de compassion pour quelqu'un qui, pendant quinze ans a joui des avantages de la loi des brevets, et devons-nous l'aider à continuer à jouir des fruits de son invention dont il a déjà reçu de justes bénéfices? Je crois qu'au lieu d'encourager la prolongation des brevets il serait plutôt dans l'intérêt du pays d'adopter une politique contraire.

M. PRINGLE : Je ne puis m'empêcher de protester contre certaines assertions de l'honorable député d'York-centre. Il a dit que la Canada Rubber Company n'avait pas dépensé d'argent pour faire des préparatifs de fabrication de ces bandages, mais nous avons l'affidavit du gérant général de cette compagnie qui jure que la compagnie a augmenté le nombre de ses agents dans le pays; qu'elle a appliqué une certaine partie de son

édifice à la fabrication de ses articles en attendant la construction de la nouvelle fabrique ; qu'elle s'est assuré les services d'ouvriers habiles dans la fabrication de ce bandage ; qu'elle a commandé les moules nécessaires à leur fabrication, et qu'elle a dépensé entre huit à dix mille piastres en préparatifs. En face de cet affidavit, l'assertion de l'honorable député de York tombe à plat.

Au Canada, nous avons augmenté la durée de l'existence d'un brevet à dix-huit ans, ce qui est plus long que dans aucun autre pays au monde. En Angleterre, qui a eu de si tristes expériences dans ces questions de brevets, et où dans le 18e, et dans le commencement du 19e siècle, l'émission de brevets à servi à créer des monopoles en faveur de certains individus, ce dont le pays à souffert grandement, on a réduit la longueur des brevets de quatorze ans, et ceux qui veulent les faire proroger davantage doivent se présenter devant le comité individuel du conseil privé pour établir le mérite de leur prétention. En France, la durée d'un brevet est de quinze ans, en Allemagne, quinze ans, en Autriche, quinze ans et aux Etats-Unis dix-sept ans. Dans les commencements aux Etats-Unis la période était vingt ans ; mais on s'est aperçu que cela empêchait tellement l'esprit inventif des individus de se développer et créait de tels monopoles au bénéfice de quelques particuliers, qu'on a raccourci l'existence des brevets à dix-sept ans, et à l'expiration de cette période l'invention devient propriété publique et tout le monde peut manufacturer l'article librement. A l'exception de l'Autriche-Hongrie, de la Russie et du Canada, tous les pays qui ont des lois de brevets se sont formés en union internationale pour la protection des droits des inventeurs, et dans ces pays on ne peut obtenir de prorogation de l'existence du brevet au delà de la limite fixée par la loi.

L'heure consacrée à l'examen des projets de loi d'intérêt privé étant expirée, la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

REPRISE DU DEBAT SUR LE MODUS VIVENDI RELATIF AUX PECHERIES.

M. COPP : Monsieur l'Orateur, à six heures je venais de finir la lecture de la pétition des pêcheurs du comté de Charlotte en faveur du rapport fait par la commission des pêcheries dont j'ai déjà parlé. Je veux aussi donner lecture d'un extrait du rapport de M. John H. Pratt, inspecteur des pêcheries dans le comté de Charlotte, au département des Pêcheries en 1903. Voici ce qu'il dit :

Il y avait cinquante-deux fabriques de sardines en activité dans l'état du Maine pendant la dernière saison, et ces fabriques ont mis sur le marché un total de 1,173,000 boîtes. Près de 100,000 de ces boîtes ont été fabriquées dans le comté de Washington seulement. Les propriétaires de ces fabriques ont obtenu un prix moyen de trois piastres par boite pour leur sardine, ce qui a donné à l'état du Maine le beau revenu de $3,351,900 pour la production de l'année. C'est très satisfaisant pour cet état, mais lorsque nous considérons que plus des trois quarts de ces sardines ont été prises dans les pêcheries du Canada il n'est pas du tout très agréable pour les Canadiens de voir la perte qu'en a subie notre pays.

Je vais aussi donner lecture d'un extrait du rapport de l'inspecteur des pêcheries M. Fraser, dans le comté de Charlotte, pour la même année.

L'inspecteur Fraser, qui est chargé de la surveillance des pêcheries sur l'île du Grand-Manan, regrette d'avoir à faire rapport d'une autre diminution dans le rendement des pêcheries de cette année s'élevant à $60,000, cette diminution portant principalement sur le hareng. En face de ce déficit énorme on se demande naturellement quelle en est la cause. Quelques-uns ont cru que la rareté du hareng dépendait de la diminution des autres poissons, vu que tous les poissons poursuivent le hareng, mais je ne crois pas à cette théorie. A mon avis, la cause la plus raisonnable réside dans le fait que l'on prend depuis plusieurs années d'immenses quantités de petits harengs et de petites sardines pour servir de boitte pour la pêche au homard. On ne donne pas le temps à ces petits harengs de grossir et à moins que l'on ne prenne des mesures pour en empêcher la destruction en aussi grande quantité, nous ne verrons plus de hareng d'aucune grosseur dans un avenir prochain.

Pendant l'année 1904, la pêche de la morue sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse a été seulement de 135,000 quintaux, soit une diminution de 105,000 sur la moyenne. Je prétends que les mêmes raisons qui causent la rareté de la boitte et la diminution dans la pêche du hareng que l'on constate dans le comté de Charlotte existe dans une grande mesure dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse comme dans les provinces du Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, et je demanderai, vu la rareté du hareng, s'il est sage ou prudent pour notre Gouvernement, sous le régime du *modus vivendi*, d'accorder des permis à des pêcheurs étrangers qui viennent chercher et prendre leur boitte chez nous, lorsqu'elle commence à devenir insuffisante pour les besoins de nos propres pêcheurs ? Ne serait-il pas plus sage et plus prudent, ainsi qu'il était dit dans le traité de 1818, de protéger, conserver et cultiver notre boitte, afin que nos pêcheurs en aient suffisamment pour eux ? Je prétends que c'est ce que nous devrions faire, et j'insiste fortement auprès du Gouvernement pour qu'il revienne à l'observation stricte du traité de 1818, et qu'il fasse respecter les recommandations de la North Atlantic Fishery Commission concernant ce massacre extraordinaire du petit hareng dans la baie de Passamaquoddy ; prohiber l'exportation du hareng pour la boitte, empêcher la pêche du petit hareng et encourager la pêche du hareng plus gros pour le fumer et le mettre en conserves, ce qui au-

rait l'effet de conserver cette industrie pour les pêcheurs canadiens.

Avant de terminer, je veux dire un mot de plus. Je n'ai pas parlé du discours prononcé dans cette Chambre par l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) pour la simple raison que cet honorable député n'est pas à son siège. Il y a quelques années, il a profité de mon absence et de l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries pour faire pendant une heure une tirade contre cette commission dont j'ai parlé. Je pourrai peut-être, lorsque cet honorable député sera à son siège, répondre au discours qu'il a prononcé dans cette occasion sur un sujet dont il ne connaît absolument rien. Mais je ne le traîterai pas de la même manière qu'il m'a traité. Ce m'est un honneur et un plaisir, monsieur l'Orateur, que de pouvoir parler ici en faveur des pêcheurs des Provinces maritimes. Je représente un comté, en grande partie composé de pêcheurs, et je ne connais pas au monde de citoyens plus nobles, plus respectueux des lois, plus courageux et plus loyaux. Je ne puis mieux faire pour exprimer ce que je ressens à leur égard que d'employer le 'angage de John Quincy Adams, concernant les pêcheurs de Gloucester.

Si on me permet l'expression, je dirai que la pêche à la morue est le pain quotidien, la subsistance de ces dix mille pêcheurs, de leurs femmes et de leurs enfants. A combien de milliers de personnes d'autres personnes le travail et les dangers que courent chaque jour ces pêcheurs ne sont-ils pas utiles ? Leur travail n'a pas servi seulement à leur procurer leurs propre nourriture et vêtements, mais aussi à des millions d'autres personnes. Il y a dans la vie du pêcheur, non seulement quelque chose d'utile en elle-même, mais de la noblesse et des qualités qui lui sont inhérentes. De même que les cultivateurs du sol, ils contribuent à la subsistance de l'humanité, et ils ont le mérite d'être exposés continuellemene aux dangers d'un travail incessant. Industrie, frugalité, patience, persévérance, courage, intrépidité, continuellement en butte avec les éléments et le corps endurci par un travail sans relache, toujours en lutte avec les dangers et ne craignant pas la mort ; telles sont les qualités qu'acquièrent les pêcheurs de l'océan dans leur travail quotidien.

Monsieur l'Orateur, ce que John Quincy Adams a dit des pêcheurs de Gloucester dont 65 p. 100 sont nés dans le Canada, je puis le répéter et l'appliquer aux pêcheurs des Provinces maritimes.

M. KENNEDY : Je ne parlerai que quelques minutes. L'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a longuement discuté la question hier soir. Il a traité le deuxième point, le troisième point et jusqu'au sixième point, et maintenant, je voudrais tirer quelques conclusions. L'honorable député de Comox-Atlin (C.-A.) (M. Sloan) nous a parlé de la valeur des pêcheries des différentes provinces. Je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur le revenu que produisent ces pêcheries. Il en a dit quelques mots cet après-midi, mais n'a pas donné autant de détails que j'aurais désiré. La province de la Colombie-Anglaise qui produit le plus de poisson a donné le plus grand revenu, soit près de $20,000 de plus que tout le reste du Canada mis ensemble. Conséquemment, lorsque le budget sera soumis à la Chambre, j'espère qu'aucun député ne s'opposera aux dépenses que l'on pourra proposer de faire pour la protection de nos pêcheries au moyen de steamers ou bateaux à vapeur. On nous a parlé aujourd'hui de la nécessité d'avoir un plus grand nombre de steamers sur mer. Les pêcheries en eau salée m'intéressent peu, une petite partie seulement de mon comté touchant à l'océan ; mais le plus fort du revenu est produit par la pêche au saumon dans mon comté, et nous demandons plus de protection de ce côté-là. Un grand nombre d'Américains qui viennent pêcher le long de la ligne frontière dans le golfe de Georgie, entrent fréquemment dans nos eaux, et nous n'avons pas à cet endroit un seul steamer capable de leur faire la chasse, ou de suivre et atteindre un bon navire à voiles lorsque le vent est fort. Plus que cela, quelques-uns de nos gardes-pêche sont obligés de se servir d'embarcations à voiles ou à rames, et je crois que le Gouvernement devrait leur donner des bateaux à gazoline ou autres vaisseaux rapides capables de s'emparer des bateaux qui enfreignent la loi dans nos eaux. J'espère que lorsque le budget nous sera soumis, les honorables membres de cette Chambre conviendront que la Colombie-Anglaise a certainement le droit à des crédits généreux, vu le chiffre du revenu qu'elle apporte au Gouvernement par ses pêcheries.

L'hon. M. BRODEUR : Je veux d'abord féliciter mon honorable ami de Lunenburg (M. Maclean) d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur cette question importante des pêcheries. Je n'ai pas besoin de dire que j'attache une grande importance à tout ce qui touche à nos pêcheries. Nous comprenons, surtout depuis quelques années, l'importance et la valeur de cette richesse naturelle, et nos pêcheries ont énormément augmenté. Le département que j'ai l'honneur de présider a fait, surtout pendant ces dernières années, les plus grands efforts pour aider au développement de nos pêcheries, et nous sommes heureux de voir que ces efforts ont été jusqu'à un certain point couronnés de succès. Nous convenons cependant qu'il y a beaucoup encore à faire ; qu'il y a un grand nombre d'améliorations à accomplir et qu'il faudrait dépenser davantage pour nos pêcheries ; mais je suis heureux de voir que le Parlement est bien disposé à favoriser une augmentation de dépenses de ce côté-là. Il n'est pas nécessaire de citer de longues statistiques pour montrer le développement de nos pêcheries. On me permettra cependant de

faire remarquer que depuis 1870, alors qu'elles rapportaient la somme de $6,577,000, l'augmentation a été continue, et l'année dernière le chiffre s'est élevé à $30,000,000 en chiffres ronds, soit cinq fois la somme produite en 1870.

L'hon. M. FOSTER : Vous parlez de la production.

L'hon. M. BRODEUR : Oui. Il peut se faire qu'en certaines années il y ait eu une petite diminution dans une partie ou une autre du pays, mais, généralement parlant, il y a eu augmentation et nous sommes heureux de voir, après ce qui a été fait pour le développement de ces ressources, que la production de nos pêcheries a atteint la somme magnifique de $30,000,000.

On nous dit quelquefois que les pêcheries des Provinces maritimes s'épuisent ou du moins diminuent. En examinant les chiffres que j'ai devant moi, je trouve qu'en 1870 la production du poisson dans les Provinces maritimes—c'est-à-dire la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick—l'île du Prince-Edouard ne faisait pas alors partie de la confédération,—et aussi la province de Québec, parce que les pêcheries de cette province sont pour la plus grande partie dans le golfe Saint-Laurent et dans la baie des Chaleurs, et que conséquemment, elles doivent être comprises dans les pêcheries des Provinces maritimes—lorsque nous examinons ces chiffres, dis-je, je trouve que la production du poisson qui, en 1870, était, pour les Provinces maritimes, de $6,200,000 a augmenté considérablement tous les cinq ans. En 1875, la production s'élevait à neuf millions de piastres; en 1880, $13,000,000; en 1885, $15,000,000; en 1890, il y eut une petite diminution, $11,000,000; en 1895, $13,000,000; en 1900, $14,000,000; et en 1905, $16,160,813. De sorte que les pêcheries des Provinces maritimes, au lieu d'être épuisées, montrent une augmentation de $6,000,000 à $16,000,000.

M. DANIEL : Ces chiffres comprennent-ils le poisson d'eau douce comme le poisson d'eau salée ?

L'hon. M. BRODEUR : Ils comprennent principalement le poisson d'eau salée, parce qu'ils s'appliquent aux Provinces maritimes, au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et à la province de Québec, dont les plus importantes de ces pêcheries se trouvent dans le golfe Sant-Laurent. Mais la province qui montre certainement l'augmentation la plus considérable est assurément la belle province de la Colombie-Anglaise. Cette province est entrée dans la confédération en 1876, et en 1880 la première année pour laquelle nous avons une statistique de ses pêches—sa production de poisson en grande partie du saumon, n'était que de $104,697, tandis que l'année dernière elle a atteint la somme extraordinaire de $9,850,216. Ces chiffres prouvent que la province qui a donné la plus grande augmentation dans la production du poisson est la magnifique province sur notre côte du Pacifique.

Mais je regrette d'avoir à constater que la province d'Ontario, au lieu de donner une augmentation, donne une diminution. En 1890, la production n'y était que de $2,000,000, en 1892, à peu près le même chiffre, mais elle est tombée à $1,708,963 ensuite. Cette diminution est due, en grande partie, je crois, à la division de juridiction sur les pêches de cette province. Je suis fortement d'avis qu'il serait beaucoup mieux si non seulement la législation concernant les pêcheries était du ressort du gouvernement fédéral, mais si ce dernier régissait aussi leur administration. Ainsi que la Chambre le sait, le conseil privé a décidé en 1898 que l'émission des permis de pêche appartenait aux provinces, mais que le parlement fédéral faisait les lois. Le résultat de cette décision qui veut que ce soit une autorité qui fasse les lois et une autre qui les administre est qu'il arrive souvent qu'un gouvernement peut croire que c'est la faute de l'autre si nos pêcheries s'épuisent. Je crois qu'il serait désirable que la législation et l'administration des pêcheries fussent soumises à la même autorité.

La question soulevée par mon honorable ami de Lunenburg est certainement une des questions les plus importantes qui ait encore été soumises à cette Chambre. Elle touche non seulement à nos intérêts locaux, mais aussi à nos relations internationales, et il est toujours difficile de régler ces questions, surtout lorsqu'elles doivent faire le sujet de négociations avec un autre pays. Au sujet du *modus vivendi*, je puis dire que le Gouvernement s'est occupé de cette question d'une façon très sérieuse—non seulement, le Gouvernement actuel, mais les différents gouvernements qui ont administré les affaires du pays depuis l'adoption du *modus vivendi* en 1888.

Cependant, on me permettra, je suppose, avant de discuter cette question, de faire en quelques mots l'histoire de nos pêcheries de l'Atlantique et de nos relations entre le Canada et les Etats-Unis, et entre l'Angleterre et les Etats-Unis, au sujet de ces pêcheries.

La situation actuelle n'est pas nouvelle ; elle existe depuis des années, et je pourrais dire depuis des siècles. Elle a été soulevée la première fois lors du traité d'Utretch, lors de la cession de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve à l'Angleterre par la France. Il a été stipulé dans ce traité que les Français auraient certains droits sur les pêcheries de Terre-Neuve. A cette époque, une partie du territoire connu maintenant sous le nom d'Etats-Unis était habitée par des colons anglais, et les pêcheurs de ce territoire, comme sujets anglais, avaient le droit de pêcher sur les côtes de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse et dans le golfe Saint-Laurent. Cette situation a continué d'exis-

ter jusqu'en 1783, lorsque fut passé le traité de Versailles, fait entre l'Angleterre et les Etats-Unis, après la proclamation de l'indépendance américaine. Ce traité de 1783, si nous pouvons nous baser sur ce qu'en ont dit les historiens qui ont écrit sur le sujet, a été bien près d'être signé sans qu'il contînt aucun article concernant la question des pêcheries. On prétend que les plénipotentiaires anglais, de même que ceux des Etats-Unis, à l'exception de John Adams, étaient tous disposés à ne pas toucher cette question. Mais ces historiens nous disent que John Adams insista si fortement sur ce point que, non seulement ses collègues dans la convention, mais aussi les plénipotentiaires anglais consentirent à insérer dans le traité un article qui en est l'article 3, et qui se lit comme suit :

Il est convenu que les habitants des Etats-Unis continueront de jouir sans être molestés du droit de prendre du poisson de toute sorte sur le grand banc et sur tous les autres bancs de Terre-Neuve aussi dans le golfe Saint-Laurent et à d'autres endroits dans la mer où les habitants des deux pays ont eu jusqu'à présent le droit de pêcher. Et aussi que les habitants des Etats-Unis auront la liberté de prendre du poisson de toute sorte sur les mêmes rives de la côte de Terre-Neuve où pêcheront les pêcheurs anglais (mais non pas de faire sécher ou préparer le poisson sur l'île) et aussi sur les côtes, baies et criques de toutes les autres possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique.

De sorte que, en vertu de ce traité, la situation restait la même pour les pêcheurs américains, qui continuèrent à jouir sur nos côtes les mêmes privilèges dont ils jouissaient depuis 1713. Mais lors de la déclaration de la guerre de 1812, la situation changea. Cette déclaration de guerre mit fin—du moins, c'était la prétention des autorités anglaises—au traité de 1783, et, en conséquence, les droits et privilèges dont les Américains avaient joui en vertu du traité prirent fin. Il est vrai que les Américains ont prétendu que les droits qui leur furent accordés par le traité de 1783 devaient continuer d'exister. On discuta pendant quelque temps sur ce point, mais finalement les autorités américaines furent obligées de céder et d'accepter un nouveau traité, qui est celui gouvernant ces questions entre le Canada, l'Angleterre et les Etats-Unis—le traité de 1818. L'article de ce traité concernant les pêcheries a déjà été cité par mon honorable ami de Lunenburg (M. A. K. Maclean), et il ne m'est pas nécessaire de le citer de nouveau. Ce traité donnait au Canada des privilèges spéciaux sur les côtes des îles de la Magdeleine, mais dans les autres parties du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, il stipulait que les seuls droits que les pêcheurs américains possédaient sur nos côtes étaient le droit d'entrer dans nos havres pour y chercher un abri, y prendre du bois, de l'eau et réparer leurs navires. C'était les seuls objets pour lesquels les pêcheurs américains avaient le droit d'entrer dans nos ports de l'Atlantique. On a discuté la question de savoir si ce traité s'appliquait seulement à la côte de l'Atlantique et ne pouvait pas aussi s'appliquer à celle du Pacifique. La discussion sur ce point fut longue, mais il semble maintenant admis, non seulement par les autorités anglaises, mais aussi par les autorités américaines, que le traité de 1818 ne s'appliquait pas seulement à la côte de l'Atlantique, mais aussi à la côte du Pacifique.

Il n'est pas nécessaire que je lise des citations à ce sujet. Je dirai, cependant, qu'il y a quelques années, en 1880, je crois, la question fut soumise aux autorités américaines relativement à un bateau qui faisait la pêche sur les côtes du Pacifique. Le secrétaire d'Etat d'alors, M. Evarts, écrivit une lettre en date du 25 mai 1880, dans laquelle il disait :

Les sujets des Etats-Unis ne peuvent pas réclamer le privilège de faire la pêche en vertu des traités conclus entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Dans la correspondance qui s'ensuivit, entre les autorités américaines et anglaises, il fut arrêté que les pêcheries du littoral du Pacifique étaient sujettes aux conventions du traité de 1818 de la même manière que l'étaient celles du littoral de l'Atlantique. Je citerai un article du traité qui montre à l'évidence que les côtes du Pacifique tombent sous le coup du traité de 1818. L'article premier du traité dit :

Et les Etats-Unis renoncent à perpétuité par les présentes à la liberté que leurs habitants avaient ou réclamaient de prendre, sécher ou fumer le poisson dans une limite de trois milles marins des côtes, des anses, des ruisseaux et des havres situés dans les possessions de Sa Majesté britannique en Amérique.

Cette disposition n'implique pas seulement les côtes de l'Atlantique, mais il est évident que les côtes du Pacifique sont également visées dans le traité de 1818.

M. STOCKTON : Si ce n'était pas en vertu du traité de 1818, il n'y aurait pas de traité du tout et ce serait alors l'application du principe général de droit international, qui revient au même.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, si le traité n'existait pas ou ne s'appliquait pas, la question tomberait sous l'application des règles ordinaires du droit international. Plus tard, en 1854, le traité de réciprocité fut signé par lequel l'échange des produits des Etats-Unis et du Canada pouvait s'opérer sans difficulté. Je ne parlerai pas du traité de 1830 conclu entre les deux nations au sujet de la navigation et du cabotage. Nous devons nous borner pour le moment à parler des traités qui ont été conclus entre le Canada et les Etats-Unis au sujet des pêcheries. Après l'abrogation du traité de réciprocité en 1866, le gouvernement canadien décida d'accorder

des permis de pêche aux navires américains, à peu près sur le même principe qui prévaut aujourd'hui, excepté qu'au lieu d'exiger $1.50 par tonneau, comme à présent, le Gouvernement n'imposait que 50 cents, chiffre qu'il porta subséquemment à $1 par tonneau. Le gouvernement canadien abrogea le *modus vivendi* en 1869 et résolut de ne plus accorder de permis de pêche. Il paraît que cette politique fut dans une certaine mesure préjudiciable aux pêcheurs américains, car on les voit aussitôt chercher à entamer des négociations pour la ratification d'un traité avec le Canada en vue d'obtenir le privilège de nos pêcheries. Comme la Chambre le sait, les négociations qui furent entamées aboutirent à la signature du traité de Washington, qui fut conclu en 1871 et mis en vigueur en 1873. On a prétendu que ce traité était prescrit par les ans. C'est une opinion erronée, car ce traité n'est pas tombé de lui-même ; il fut révoqué à la demande des Etats-Unis. Il devait y avoir au sénat américain ou au sein des autorités de ce pays quelque facteur puissant, comme celui qui existait en 1783 lorsque John Adams força ses collègues et força les autorités anglaises d'adopter une politique par laquelle les Canadiens devaient se soumettre à leur volonté.

Je comprends difficilement et je ne vois pas pourquoi les Etats-Unis mirent fin en 1885 à l'existence du traité de Washington, surtout pour ce qui regarde les pêcheries, car à mon sens, ce traité accordait de grands avantages aux Américains. Il est vrai que ce traité nous conférait quelques privilèges spéciaux pour l'exportation de notre poisson, mais il n'en reste pas moins évident que ce sont eux qui en retiraient le plus de profit. La Chambre se souvient sans doute qu'une enquête fut faite en 1877 pour découvrir qui des Américains ou des Canadiens profitaient le plus des conditions de ce traité. Le tribunal arbitral d'Halifax ayant décidé en faveur des premiers, ils payèrent une indemnité au gouvernement canadien. Ceci prouve, monsieur l'Orateur, que les pêcheurs américains devaient avoir l'avantage sur les nôtres en vertu du traité de 1885 et, je le répète, je suis surpris qu'ils l'aient eux-mêmes abrogé. Je crois savoir que de puissantes influences furent exercées pour induire les autorités américaines à adopter cette décision. Le traité était incontestablement plus avantageux pour nos voisins que pour nous, bien que nous jouissions de certains avantages qui étaient sans contredit de haute importance pour le développement des pêcheries canadiennes. Quand le traité fut rompu, de nouvelles négociations furent entamées pour en conclure un autre. Finalement, après plusieurs tentatives de la part des pays intéressés, on tomba d'accord en 1888 sur les termes d'une nouvelle entente, mais le sénat américain malheureusemnt, refusa de les ratifier, bien qu'ils eussent été acceptés par les autorités anglaises et le parlement canadien. Il fut décidé qu'en attendant la ratification de ces conditions par le sénat américain et les autres gouvernements, un *modus vivendi* serait adopté aux termes duquel le Canada permettrait aux pêcheurs américains de faire la pêche sur nos côtes, d'acheter la boitte, la glace, les seines, les lignes et autres approvisionnements et accessoires, de transborder leurs captures et d'engager leurs équipages. Le gouvernement du Canada accepta le *modus vivendi* et sa décision fut ratifiée par une loi du Parlement. Depuis 1888, nous donnons des permis de pêche aux Américains qui en font la demande, en considération d'un honoraire de $1.50 par unité de tonnage. Ce régime existe depuis 1888 et l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) soulève la question de l'abolition ou du maintien du *modus vivendi*.

Je n'aimerais pas à exprimer une opinion arrêtée sur l'abolition du *modus vivendi* et si, étant abrogé, l'abrogation doit être effective maintenant ou plus tard. Cette question affecte bien des intérêts dans les Provinces maritimes et nous devons nous demander si le temps est propice et si nous sommes prêts à tirer profit de la nouvelle situation qui nous serait faite advenant un renoncement à la politique adoptée en 1888. Nous avons été témoins de la divergence des opinions sur ce point ; le débat d'hier et d'aujourd'hui nous a prouvé que d'aucuns réclament l'abrogation du *modus vivendi*, tandis que d'autres préfèrent le maintien de ce régime qui apporte des avantages matériels à un grand nombre de personnes dans les Provinces maritimes. On prétend toutefois que la compensation qu'en retirent les Canadiens n'est pas proportionnée aux avantages que le *modus vivendi* confère aux Américains.

Je répète que je n'aimerais pas à me prononcer catégoriquement sur cette question. Pourquoi le *modus vivendi* a-t-il été établi ? Parce que des négociations avaient été entamées entre les Etats-Unis et le Canada. On invoqua, en 1887 ou 1888, lorsqu'il fut pour la première fois question du *modus vivendi* devant le Parlement, que ce régime resterait en vigueur tant que le traité ne serait pas ratifié. Comme je viens de le dire, il ne le fut jamais. Au lieu de décréter chaque année par acte du Parlement que les bateaux américains et les pêcheurs américains auraient le droit de faire la pêche dans nos eaux, une loi fut promulguée par le parlement canadien en 1892, autorisant le Gouverneur en conseil à émettre chaque année des permis de pêche s'il le jugeait à propos. Les négociations commencées en 1888, se poursuivaient encore en 1892 bien que peu actives. Plus tard, en 1898, la commission conjointe d'arbitrage fut chargée spécialement de traiter de la question des pêcheries. Cette commission n'a pas siégé depuis quelques années, c'est vrai, mais, pour le moment, il semble préférable de ne pas abroger encore le *modus vivendi*, vu que les négociations pourraient se poursuivre entre les deux pays sur cette question, et

que l'abrogation du *modus vivendi* pourrait créer des difficultés qui compromettraient les négociations. D'un autre côté, je ne crois pas que nous soyons réellement en état de faire face à la nouvelle situation qu'entraînerait demain pour nos pêcheurs un changement de régime.

Que faut-il faire ? Ne restons pas oisifs ni inactifs ; au contraire, redoublons d'efforts pour trouver de nouveaux débouchés pour notre poisson, au cas où nous serions obligés un jour de mettre fin au *modus vivendi*. Comment trouver ces nouveaux marchés et qu'avons-nous fait dans ce but ? Si nous consultons le bilan de nos dépenses depuis quelques années, nous constatons que le Gouvernement n'a rien épargné pour placer les pêcheries sur un meilleur pied. Nous avons fait beaucoup non seulement pour améliorer la condition du pêcheur canadien, mais pour établir les pêcheries sur une base commerciale, si je puis m'exprimer ainsi. Nous avons probablement les pêcheurs les plus habiles au monde. Ils sont renommés pour leur bravoure ; ils exposent tous les jours leur vie pour se livrer à la pêche. Nous devons travailler dans leur intérêt. Ces pêcheurs ne sont pas des hommes du commerce, ce sont de robustes pêcheurs tout simplement ; ils sont intrépides, mais ne sont pas des hommes d'affaires. Nous devons trouver pour eux de nouveaux débouchés pour l'écoulement du produit de leur pêche ; nous devons créer et maintenir ces nouveaux marchés non seulement à l'étranger mais au pays. J'ai été péniblement impressionné, l'année dernière, lorsqu'en ma qualité de commissaire pour la revision du tarif, j'ai constaté que de grandes quantités de poisson, appartenant en propre au Canada, étaient exportées aux Etats-Unis d'où elles nous revenaient ensuite, et que le consommateur canadien était obligé de payer les droits de douane canadiens. C'est un fait notoire dans le Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse que nous importons ainsi beaucoup de notre poisson de Boston, de Gloucester et de Portland sur lequel nous devons payer la douane. La même chose se produit dans la Colombie-Anglaise.

M. R. L. BORDEN : Quelle espèce de poisson est-ce ?

L'hon. M. BRODEUR : Les homards, la morue et le hareng. On me dit aussi le maquereau, mais je n'en suis pas certain.

On découvre quelquefois que le poisson qui se consomme dans les grandes villes comme Montréal, Toronto et peut-être Ottawa, est du poisson canadien importé des Etats-Unis, et que les Canadiens ont dû payer les droits de douane. Selon moi, nous devrions prendre les moyens de changer, sinon de faire cesser complètement un tel état de choses. Mes collègues du ministère ont accepté avec empressement la proposition que j'ai faite de demander un crédit pour établir le transport en compartiments froids du poisson des Provinces maritimes et du Pacifique vers le centre du pays. J'ai pris cette décision après m'être aperçu qu'une partie de notre poisson était exportée aux Etats-Unis, et que parce que je pense que ce poisson peut être vendu aussi bien à Montréal, Toronto, Ottawa et autres villes canadiennes. Les entrepôts frigorifiques que le Gouvernement a établis serviront à l'entreposage non seulement des produits agricoles, mais des produits de la pêche. Un autre empêchement au développement de nos pêcheries est le manque de la boitte à certaines saisons de l'année; c'est pour parer à cet inconvénient que nous avons subventionné il y a quelques années les glacières pour la boitte. Cette innovation a été reçue avec faveur dans les Provinces maritimes, surtout dans la Nouvelle-Ecosse. Les petites glacières que nous avons construites en premier lieu ayant donné entière satisfaction, nous en avons construit de spacieuses à Halifax et à Canso où les pêcheurs en eau profonde peuvent se procurer la boitte en tout temps de l'année. Nous avons constaté aussi qu'une immense quantité de hareng n'était pas livré à la consommation, mais était répandu dans les champs comme engrais, parce que les moyens pour les préparer manquaient. Nous avons en conséquence fait venir M. Cowie, fonctionnaire très habile, pour enseigner aux pêcheurs la méthode écossaise de saurissage du hareng, qui est bien supérieure à celle qui avait été employée jusqu'ici au Canada. M. Cowie a rendu déjà de grands services et j'ai devant moi un grand nombre de demandes des Provinces maritimes et mêmes des côtes du Pacifique, pour avoir M. Cowie comme instructeur chez les pêcheurs. Ces derniers en retireront de grands bénéfices, car ils pourront sécher et fumer toutes leurs captures et en avoir un meilleur prix. Je dirai aussi que le Gouvernement a établi un séchoir pour le poisson et j'ai été assez heureux de le voir fonctionner l'année dernière. Nous avons placé une personne très compétente à la tête de cet établissement et je suis fier de déclarer que les recettes ont soldé les dépenses, de sorte que ce séchoir ne coûte plus rien au pays, si ce n'est l'intérêt sur le capital engagé. Ces choses tendent à nous préparer à pouvoir nous reposer sur nos propres ressources lorsque le temps sera arrivé.

Qu'il me soit permis de dire que beaucoup de personnes ont constaté, je l'ai constaté moi-même, que les capitalistes canadiens et nos institutions financières n'aident pas comme ils devraient l'industrie de la pêche. Je me suis laissé dire que les capitalistes, du moins sur les côtes de l'Atlantique, ne sont pas très empressés de prêter sur les entreprises de pêche, bien que la même assertion ne saurait s'appliquer sur le littoral du Pacifique. On n'a rien fait de ce côté sur les côtes de l'Atlantique. Adoptons une politique vraiment nationale; améliorons nos pê-

cheries sous tous les rapports; encourageons nos pêcheurs par tous les moyens possibles; créons de nouveaux débouchés pour la vente du poisson canadien au Canada; encourageons nos capitalistes à avoir la même confiance dans les pêcheries qu'ils ont dans les autres industries et quand tout cela sera accompli, je ne craindrai point que l'industrie de la pêche au Canada ne soit aussi prospère que nos autres entreprises commerciales. J'espère que les financiers entendront ma voix et qu'ils auront moins d'hésitation à l'avenir quand il s'agira de faire des placements dans l'industrie des pêcheries.

Il ne reste pas grand'chose à dire sur le *modus vivendi*, mais je dirai quelques mots sur la question soulevée par l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan). Nous avons en effet adopté par rapport aux pêcheries des côtes du Pacifique, la même politique à peu près que nous avons adoptée sous le *modus vivendi* à propos des pêcheries des côtes de l'Atlantique, c'est-à-dire que les bateaux américains peuvent débarquer leur poisson aux ports canadiens pour être transporté en entrepôt aux Etats-Unis. Il y a de bonnes raisons en faveur de cette politique. Les opinions sont partagées sur son opportunité, mais il est indéniable qu'elle entraîne une dépense de $200,000 à $300,000 par année pour le transport du poisson sur les chemins de fer canadiens, sans compter les fortes sommes qui se dépensent à Vancouver et autres endroits de la Colombie-Anglaise pour les fins de la pêche par les Américains. Si nous n'eussions pas adopté cette politique, les bateaux américains seraient venus quand même faire la pêche dans nos eaux ou dans les eaux limitrophes et au lieu d'expédier leur poisson par voie des chemins de fer canadiens, ils auraient abordé à quelques milles plus au sud, à Seattle ou à Tacoma et nous aurions perdu cet énorme volume d'affaires. Il est intéressant de connaître le chiffre de commerce qui découle de l'existence de cette politique. Ainsi, nous avons retiré de cette source pendant l'exercice 1902-1903, la somme de $406,531. Le Pacifique canadien seul a perçu $215,106 pour le transport ; les équipages ont touché $24,448 de salaire ; les pêcheurs à bord ont reçu $79,946, l'achat du charbon a laissé dans le pays une somme de $30,797, des vivres, $10,172, de la glace, $14,687, des boîtes, $9,324 ; les radoubs ont produit une somme de $19,415, l'achat de gréement, $7,994, d'étoupe, $9,324 ; les dépenses diverses, $11,637. Le total pendant l'exercice 1903-1904 a été de $612,278 et en 1904-1905, $422,732. Je n'ai pas les chiffres de l'exercice de 1905-1906, mais j'ai tout lieu de croire qu'ils sont plus élevés que ceux de l'exercice précédent. Si nous n'eussions adopté cette politique, en vertu de laquelle la compagnie poissonnière de la Nouvelle-Angleterre et toutes les compagnies américaines ont accès à nos ports, cet argent, au lieu d'être dépensé dans nos houillères, parmi nos pêcheurs et pour le bénéfice de nos chemins de fer aurait été dépensé au profit des pêcheurs, des houillères et des chemins de fer des Etats-Unis, car, comme je l'ai dit, si la pêche n'eut été faite par des pêcheurs canadiens et le poisson transporté par chemin de fer canadien, ce sont les pêcheurs et les chemins de fer américains qui auraient fait cette exploitation.Cette politique s'était recommandée au Gouvernement comme la plus sage et aussi parce qu'elle était pratiquement la même qui existait en vertu du *modus vivendi* sur les côtes de l'Atlantique.

L'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan) a soulevé d'autres points, notamment au sujet du passage de Dixon et du détroit d'Hecate. J'hésite à me prononcer sur une question qui a une portée aussi considérable, et qui ne relève pas de mon administration. C'est une question de droit international, qui est plutôt de la juridiction de l'honorable ministre de la Justice, vu qu'il était membre de la commission pour la délimitation des frontières de l'Alaska, et que cette question est de son domaine. Je ne conteste pas, cependant, l'importance du point soulevé par l'honorable député relativement à l'effet de la décision de la commission d'arbitrage sur le passage de Dixon, montrant que nous pourrions réclamer légitimement le droit exclusif de faire la pêche dans le passage de Dixon aussi bien que dans le détroit d'Hecate.

Le passage de Dixon peut aussi bien être considéré comme une baie. On prétendra que l'embouchure de cette baie a plus de 6 milles de largeur et qu'elle est en conséquence neutre et doit être considérée comme la haute mer plutôt qu'appartenant à un pays. A ce sujet, je dirai que la limite de trois milles a pu être à un moment l'extrême frontière du domaine national. Nous voyons en lisant attentivement les auteurs de droit international sur cette question, qu'à une certaine époque, l'extrême frontière d'un pays était bien en deça de la limite de trois milles. On avait établi cette distance parce qu'elle était alors la portée d'un canon ou des armes du temps.

M. STOCKTON : En premier lieu, à portée d'un trait, puis, plus tard, à portée de canon.

L'hon. M. BRODEUR : C'est-à-dire à la portée d'un navire passant. Pendant le dernier siècle, la limite de trois milles était généralement acceptée. Doit-elle l'être encore, depuis l'introduction des armes perfectionnées ? Aux autorités en droit international de le dire, mais moi, mes connaissances restreintes sur ces matières m'empêchent de me prononcer. S'il fut un temps où on a jugé à propos de porter cette limite de quelques verges du rivage à une distance plus considérable et que cette distance s'est accrue graduellement, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas à propos de nos jours de

l'augmenter encore. La sentence arbitrale de la commission pour la délimitation des frontières de l'Alaska a fixé une limite et en deça de cette limite, il se rencontre des passages et des baies qui mesurent plus que six milles de largeur. Je crois même qu'il y a des anses qui mesurent jusqu'à 18 et 20 milles. Je ne suis pas affirmatif sur ces chiffres, mais je crois que le passage de Lynn mesure plus de 6 milles. La commission a décidé tout de même que ces eaux ne doivent pas être considérées comme neutres, mais comme appartenant aux Etats-Unis. Alors qui doit rester propriétaire du territoire situé en dehors de cette ligne de démarcation ? Sont-ce des eaux neutres ? Si une ligne de division a été fixée que les Canadiens ne peuvent traverser sans empiéter sur le domaine des Etats-Unis, alors on peut prétendre avec raison, comme l'honorable député l'a fait cette après-midi, que le territoire ou les eaux situés au sud de cette ligne sont en territoire canadien. Il a cité le cas du détroit de Juan de Fuca, qui est presque similaire, car les deux pays s'entendirent sur l'établissement d'une ligne de délimitation dans le détroit, sans égard à la limite de 3 milles ou de 6 milles, un côté de laquelle serait considéré comme territoire américain et l'autre côté, comme territoire canadien. La commission détermina la position de cette ligne.

Regardons maintenant la carte qui a été déposée sur le bureau de la Chambre. Par le tracé de cette ligne, nous atteignons la côte occidentale de Vancouver et les îles de la reine Charlotte se trouvent faire partie du Canada. Le détroit sépare ces îles du territoire canadien. Si donc nous avons le droit d'établir cette ligne comme l'a prétendu l'honorable député, et sa prétention est pleine de bon sens, ce détroit est en territoire canadien, et les pêcheries, les plus considérables de cette région, principalement la pêche au flétan, se font en territoire canadien. Cette prétention est admise par les autorités américaines. M. Alexander, un expert américain en pêcheries sur le bâteau "Albatross" a publié en 1897 un rapport sur la pêche au flétan sur les côtes du Pacifique. Il dit dans ce rapport que ce sont les Américains pour la plupart qui étaient engagés dans la pêche au flétan jusqu'en 1895, et il admet que les principaux bancs de pêche étaient situés en territoire canadien. Quels sont ces principaux bancs? Les voici: Ceux qui sont situés au large de l'île des Bancs, de l'île Goschen, de l'île Graham, dans le détroit d'Hecate et ceux qui sont situés au large de l'île de Graham, dans le passage de Dixon.

Ainsi, nous voyons, d'après cet expert américain, qui n'est peut-être pas un légiste, mais qui n'en est pas moins un expert et qui a sans doute étudié la question, que les pêcheries exploitées par les pêcheurs américains se faisaient en territoire canadien et que ces eaux comprenaient le détroit d'Hecate. Cette question mérite d'être étudiée

M. BRODEUR.

sérieusement, je veux dire la question de savoir si le détroit d'Hecate et le passage de Dixon ne sont pas situés en territoire canadien.

Je ne tiendrai pas plus longtemps la Chambre sur cette question. L'honorable député de New-Westminster a appelé mon attention sur la nécessité d'avoir plus de cotres dans ces régions. D'autres honorables députés ont aussi appuyé sur cette nécessité au cours du débat, et en relisant les rapports qui ont été envoyés au département, j'ai pu constater que le braconnage se fait sur une grande échelle sur la côte occidentale de Vancouver et dans la limite de trois milles. Si cependant nous n'avons pas le droit de faire la pêche au delà de la limite de trois milles dans le détroit d'Hecate et dans le passage de Dixon, nous devons adopter pour politique de protéger les pêcheries canadiennes. Nous sommes bien aise de voir les Américains porter un tel intérêt aux pêcheries canadiennes, mais c'est le devoir du Gouvernement de les protéger et de les réserver pour les pêcheurs canadiens. Elles nous appartiennent, et leur exploitation doit être réservée aux citoyens du Canada. Si les Américains veulent en profiter, comme l'a fait une compagnie dite New-Washington Company, ils devront nous rapporter autant de bénéfice que possible. Nous devons toutefois faire pour les pêcheries des côtes du Pacifique ce que nous avons fait pour celles des côtes de l'Atlantique. Je dois admettre qu'il semble y avoir plus d'activité commerciale parmi les Canadiens de la Colombie-Anglaise. Je constate avec plaisir que les institutions financières engagent des capitaux beaucoup plus considérables dans les pêcheries de cette province.

Pour ma part, je suis prêt à tout mettre en œuvre pour protéger les pêcheries canadiennes sur ses côtes. J'ai demandé à mes collègues de placer un autre croiseur à la disposition de mon département pour le service presque exclusif de la protection des pêcheries. Une somme a été inscrite au budget à cet effet et la Chambre sera appelée à la voter. Je suis certain, d'après le ton de cette discussion, que toute la députation sera heureuse de seconder les efforts du Gouvernement dans cette tentative et qu'elle nous donnera les moyens de protéger nos pêcheries dans l'ouest comme nous le faisons dans l'est. Je puis donner à l'honorable député de New-Westminster l'assurance que mon département n'épargnera rien pour accorder la même mesure de protection aux pêcheries de l'ouest que nous accordons aux pêcheries des autres parties du pays.

L'hon. M. FOSTER : La question en discussion depuis hier soir est aussi instructive qu'importante. C'est avec plaisir que nous avons vu la jeune députation, surtout, se départir des vieilles tactiques d'attaque et de défense qui caractérisent les luttes de partis, pour étudier et approfondir des ques-

tions qui sont de réelle importance dans l'existence politique et l'avancement du pays. Je félicite les honorables députés qui ont proposé et appuyé la résolution, d'avoir si bien préparé leur sujet pour le soumettre à l'étude du Parlement. Mon seul regret, c'est que tant de députés se soient absentés pendant le débat. C'est un reproche mérité pour la Chambre des communes, que les banquettes se remplissent pour la moindre dispute, tandis qu'elles se vident aussi rapidement quand il s'agit de la discussion d'une des questions les plus importantes possibles. Mais, peut-être que le temps nous assagira.

J'ai écouté avec intérêt l'énumération des événements de 1886, de 1888 et des années subséquentes, et j'avoue que bien des souvenirs se sont réveillés dans mon esprit. Le discours de l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) m'a rappelé beaucoup de choses auxquelles j'étais bien plus directement et profondément intéressé dans le temps, et m'a rafraîchi la mémoire sur une foule d'incidents et d'événements passés. D'abord, au sujet du *modus vivendi*, car c'est le principal point de l'argumentation de l'honorable député de Lunenburg, je n'ai pas bien saisi la portée du raisonnement du ministre ni la relation de ses remarques avec la proposition que nous devons nous préparer aux incertitudes de l'avenir, avant de songer à abroger le *modus vivendi* qui doit créer, quand il aura cessé d'exister, un vide si profond que nous devons au préalable nous préparer pour le combler ?

Si nous avions, en vertu du *modus vivendi* ou des privilèges qu'il confère, le droit de disposer de notre poisson sur les marchés des Etats-Unis, dans des conditions telles que si un de ces privilèges était aboli, l'autre le serait également, je comprendrais pourquoi, avant de provoquer cet état de choses ou d'en permettre la cessation, ce serait sagesse de notre part de chercher de nouveaux débouchés pour l'écoulement du commerce qui serait affecté par le refus des Etats-Unis de continuer à admettre notre poisson en franchise. Mais, que le *modus vivendi* soit abrogé demain et il nous reste encore autant de marchés que nous en avions auparavant.

Je ne dis pas cela pour critiquer le ministre de vouloir trouver tous les marchés possibles pour la vente de notre poisson. Je partage entièrement son opinion sur ce point. Gardons-nous bien, cependant, d'être trop optimistes sous certains rapports. Ce n'est pas le dernier mot de la discussion, quand une fois on a déclaré qu'en 1870, nos pêcheries rapportaient une bagatelle et qu'elles produisent aujourd'hui $30,000,000. Ce n'est pas une preuve que nos pêcheries sont meilleures ou plus durables. Il faut se rappeler que nous avons un plus grand nombre de pêcheurs et que la demande pour notre poisson, à des prix plus élevés, est plus forte qu'autrefois ; que nous prenons le poisson plus petit que naguère, et que nous sommes plus ardents à la poursuite du petit poisson. Le fait que nos pêcheries produisent maintenant $30,000,000 de recettes signifie peut-être l'épuisement du poisson plutôt qu'il n'annonce la prospérité. Je sais, comme administrateur de ce département, et l'honorable ministre d'aujourd'hui le sait également, qu'il se présente un grand nombre de difficultés dans l'administration des pêcheries au Canada. Je regrette, et je regretterai toujours, que des juges haut placés se croient obligés, de temps à autre, de frustrer le pouvoir central de son autorité et de sa juriditcion dans l'administration d'une branche aussi importante du gouvernement que celle des pêcheries. Je déplore avec l'honorable ministre et autant que lui-même que l'autorité soit divisée dans l'administration des pêcheries. Il m'a toujours semblé que plus vous éloignerez l'autorité exécutive des intérêts du pêcheur, mieux vous pourrez exercer votre juridiction. Ne croyez pas que je veuille que le ministère des Pêcheries se prive de tous les renseignements qu'il peut obtenir des personnes qui se trouvent sur les lieux mêmes. Je dis qu'en fixant le temps et les saisons de pêche, les espèces à prendre, la grosseur du poisson et le reste, il est infiniment plus difficile pour le proche voisin de la personne intéressée de faire respecter une loi salutaire qu'il ne l'est pour l'autorité plus éloignée et plus forte. Donc, je regrette, et je regretterai toujours, que dans notre pays les pêcheries soient administrées par une autorité divisée et, je le crains, avec moins de vigueur et de précision que sous une autorité centrale. Quant aux facilités de pêche, je crois que le ministre est sur la bonne voie. Le patrimoine que possède le pays dans ses pêcheries devrait exciter autant d'intérêt et nécessite autant d'initiative, d'habileté et de talent d'entreprise qu'aucune autre grande industrie nationale. La fabrication des produits de la laiterie est considérée comme l'intérêt dominant du pays et l'enthousiasme porte de ce côté. Mais que ne produiraient pas les vastes étendues de nos bancs de pêche, encore inexplorés et incultes—bien plus, qu'on épuise et qu'on gaspille inutilement—et qui contribueraient à la richesse et à la prospérité futures du pays, si nous les ménagions et si pour les exploiter nous employions les appareils convenables.

En premier lieu, nuls produits qui soient si précieux, nulle étendue d'eau ne peuvent exempter le pouvoir dirigeant du devoir de protéger ce qui est à nous. Ce qui est nôtre sur l'eau est tout aussi précieux et notre devoir de le protéger est tout aussi sacré que si c'était sur terre. Supposons qu'il fût possible pour les pêcheurs canadiens d'aller faire la pêche loin dans le sud, sur les côtes des Etats-Unis. Ce serait saisir directement le peuple américain de la question. Nous aurions autant de droit que nos voisins de faire la pêche sur la haute mer. Mais même en pleine mer, sur des

centaines de milles, en vue des côtes américaines, les Américains auraient l'avantage sur les pêcheurs canadiens. Si nous leur disions : Ouvrez-nous vos ports aux mêmes conditions qu'à vous-mêmes, les Américains se prévaudraient aussitôt de l'argument de la proximité en leur faveur. Ils répondraient : Nous avons l'avantage de la contiguïté, et nous avons le droit de conserver cet avantage pour nous, et nous ne manquons à aucun sentiment de convenance ou de fraternité en protégeant ce qui est à nous. Mais lorsque les pêcheurs américains viennent jeter l'ancre sur les grands bancs en vue du territore canadien, ils semblent oublier cet argument de la conservation de l'avantage qu'assure la contiguïté, et ils nous demandent hardiment et carrément—ils l'ont fait très souvent par correspondance depuis 25 ou 30 ans—que nous leur accordions non seulement le privilège de pêcher en pleine mer, mais encore le privilège de la proximité de nos côtes. Ce sont pourtant des privilèges que nous avons parfaitement le droit de protéger; c'est notre devoir sacré même de les protéger dans notre propre intérêt, dans l'intérêt de nos enfants et dans l'intérêt de la nation. Mais nous ne revendiquons pas ces avantages aujourd'hui. Sous le régime du *modus vivendi*, nous leur en faisons cadeau. Qu'est-ce que ce droit de tonnage pour un permis de pêche aux Américains? C'est une nullité. Nous ne sommes pas obligés de faire ce cadeau—on ne peut se réclamer d'aucuns droits. Nous les avons donnés, et ils sont donnés, par pur esprit de camaraderie et dans le but d'obtenir le règlement de certaines questions que les deux pays sont impatients de voir réglées. Il doit y avoir une fin à cette attente. Nous avons donné temporairement ces privilèges en 1888, parce que nous ne voulions pas de conflit sur nos côtes, tant qu'il y avait quelque espoir de voir le sénat des Etats-Unis, adopter le traité de Cleveland ou celui de Bayard. Nous avions d'autres négociations en cours pendant les années 1889, 1890, 1891 et 1892 et nous ne voulions pas que la question des pêcheries intervint pour retarder le règlement amical de ces questions.

Il y a encore aujourd'hui certains points en litige entre les deux pays, mais le temps viendra-t-il jamais où nous pourrons dire qu'il n'y en a plus? Combien longtemps encore devrons-nous sacrifier nos droits pour ne rien avoir en retour, tandis que le droit de tirer profit de notre voisinage des pêcheries est notre droit naturel autant que notre droit national et notre droit légal? Lisez la correspondance diplomatique entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne au sujet des pêcheries et vous serez embarrassé d'y trouver un seul et loyal aveu que le Canada s'est montré dans toutes ces relations bon voisin et ami généreux.

Il est difficile d'en arriver à cette conclusion ; je n'en fais pas un sujet de reproche,

M. FOSTER.

mais à en juger par le passé, nous ne saurions nous attendre à beaucoup de gratitude ou de bons sentiments de la part du peuple américain, en raison de la libéralité dont nous faisons preuve à son égard en lui permettant de jouir d'avantages qui sont bien à nous, en vertu des traités et en vertu de notre existence nationale.

C'est pourquoi je suis désireux de faire comprendre au ministre et à la Chambre que tôt ou tard il nous faudra reprendre ces privilèges, privilèges qui ont tout autant d'importance pour nous sur les côtes de la Colombie-Anglaise que sur le littoral de l'Atlantique. Le ministre a déclaré que l'exploitation de nos pêcheries de la Colombie-Anglaise avait fait de grands progrès. Assez curieusement, il s'est trouvé à signaler ces progrès immédiatement avant de nous parler de la décadence de l'industrie de la pêche dans une de nos plus anciennes provinces, l'Ontario. Sur la côte du Pacifique, le terrain est encore vierge, pour ainsi dire, et certes, nous ferons preuve de sagesse et nous nous montrerons administrateurs plus entendus si nous nous rendons compte de cette circonstance dès le début et si nous mettons en peine de conserver nos biens, au lieu d'attendre pour les reconstituer qu'ils aient été mis au pillage. Je sais bien qu'il faut nous appliquer à restaurer nos pêcheries, et voilà nombre d'années que nous nous y appliquons ; mais nous devons aussi nous appliquer à conserver nos pêcheries en édictant une réglementation de la pêche quant au temps, à l'outillage, à la nature du poison et au mode même d'exploitation. J'approuve entièrement ce que le ministre a dit sur l'amélioration des procédés de préparation du poisson. J'ai déjà déclaré dans cette enceinte, dans le cours de la présente session, que le Canada, étant données ses ressources, l'intelligence et l'initiative de ses habitants, devrait s'appliquer à ne produire que des articles de la meilleure qualité, afin d'être en mesure d'en exiger les prix les plus élevés. Je trouve d'un très bon augure pour l'avenir de l'industrie de la pêche au Canada, l'expérience que l'on va tenter, d'amener au pays des pêcheurs de la Grande-Bretagne qui seront en mesure d'enseigner à nos gens des procédés de préparation du poisson dont l'emploi ne manquera pas d'en augmenter grandement la valeur, et j'entends non seulement la valeur marchande mais la valeur alimentaire. Le Canada, à mesure que sa population augmentera, fournira un débouché de plus en plus important pour le poisson. Nos six millions d'habitants d'aujourd'hui ne consomment pas autant de poisson qu'ils seraient en mesure de le faire, parce que ce poisson n'est pas présenté sous une forme appétissante, en quantités suffisantes, et à des prix assez bas. Mais lorsque cette population sera devenue deux ou trois fois plus nombreuse, la consommation du poisson se fera sur une échelle beaucoup plus grande ; et c'est ce qui me fait dire que

nous agirons sagement en n'attendant pas que la population soit devenue trop nombreuse, pour établir une réglementation stable et permanente, en vue de l'exportation du produit de nos pêcheries.

Alors, le politicien égoïste ne sera plus en mesure de faire mettre de côté par les chefs du département les règles sages posées pour la conservation et l'exploitation de ces pêcheries ; on n'enfreindra plus ces règles, en vue d'assurer quelques voix de plus au candidat du parti. On a déclaré ici qu'un département, celui de la Milice, devrait être indépendant des partis ; et je voudrais qu'on pût bientôt dire la même chose d'un autre département : celui des Pêcheries ; car de tout côté il se trouve cerné par les influences politiques. Or, si on établit une réglementation sévère qu'on s'interdit d'enfreindre, les abus de cette nature se feraient beaucoup plus rares, et le peuple, témoin du bien qui résulterait du nouveau mode d'administration ne voudrait plus qu'on revienne jamais aux pratiques détestables et aux inconséquences qui ont fait tant de mal à l'administration des pêcheries depuis qu'il existe des lois de pêche. Ces remarques ne visent pas particulièrement l'administration actuelle du département. Elles ont leur application généralement et j'espère seulement qu'elles auront moins leur raison d'être en ce qui regarde sa gestion passée.

Il m'a été très agréable de prêter l'oreille à la discussion qui vient de se faire ; j'espère qu'elle aura des résultats très utiles pour la députation et pour le ministre chargé tout spécialement de la conduite de ce département. Un dernier mot : nous désirons vivre en paix et en bons rapports avec nos voisins ; nous reconnaissons que la Grande-Bretagne porte le fardeau de l'empire, et que c'est parfois un fardeau très lourd ; les possessions anglaises doivent s'en rendre compte et aider la métropole à le supporter. Mais il importe de bien faire comprendre dorénavant que nous avons cédé à peu près tout ce que nous nous proposons de céder, à moins d'obtenir un avantage équivalent. Nos ressources, toute grandes qu'elles soient, ne sont pas trop grandes pour notre population ; elles ne le sont pas assez pour nous permettre d'accorder de multiples faveurs même à notre bonne voisine la république des Etats-Unis ; et nous entendons conserver notre bien. Nous sommes convaincus qu'on nous a enlevé, sous divers prétextes, ce qui était bel et bien notre propriété, et nous ne voulons pas—c'est le sentiment général dans le pays—être forcés de renoncer à nos droits, à une partie des ressources nécessaires à notre développement extérieur. Certes nos voisins auront tout autant de respect pour nous, s'ils constatent que nous insistons fortement, bien que convenablement pour que nos droits soient respectés par tout venant.

M. SINCLAIR : Dans le cours du présent débat, je me suis rendu compte combien il serait opportun d'établir un comité de cette Chambre pour l'examen des questions relatives aux pêcheries. Chose extraordinaire, bien que nous ayons des comités chargés de l'examen des sujets les plus divers, il n'existe pas de comité permanent chargé de considérer les questions relatives à la marine et aux pêcheries. Nous avons des comités des comptes publics de la banque et du commerce, des chemins de fer, des canaux et télégraphes, des privilèges et élections, des bills d'intérêt privé, des ordres permanents, des débats de la Chambre, de l'agriculture et de la colonisation, tous sujets qui sont de la plus grande importance. Mais il n'en est pas moins vrai que la grande question des pêcheries nécessiterait également par elle-même l'établissement d'un comité permanent de cette Chambre. Il n'est pas de questions qui soulèvent autant de difficulté, et sur lesquelles il soit plus nécessaire que les députés des régions éloignées de la capitale soient mis en mesure de se communiquer leurs vues et de s'entendre, que celles relatives aux pêcheries et à la marine. Il se discute continuellement en cette enceinte des questions de cette nature; nous en avons actuellement à l'étude, et nous sommes obligés de nommer des comités spéciaux pour s'en occuper, tandis que nous devrions pouvoir les référer à un comité permanent de la Chambre. Voici, par exemple, la question des capitaines et seconds, qui est devant la Chambre depuis au moins deux ans. Voici également la question de l'inspection des bateaux à vapeur, qui est d'une très grande importance; je ne saurais dire ce qu'il en adviendra, car le bill n'a pas encore été admis à la seconde lecture. Mais il devrait y avoir un comité permanent chargé de l'étude de ces questions importantes. Inutile pour moi de dire, comme on l'a fait si souvent dans le cours du présent débat, que les pêcheries ont une grande importance pour le Canada. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a fait voir quels progrès nous avions réalisé depuis trente ans dans cette industrie. Il a fait observer qu'en 1870 la production totale des pêcheries du Canada, ne dépassait pas $6,577,391, et s'il avait fait le relevé des statistiques pour chacune de ces périodes décennales écoulées depuis, il aurait constaté que nos progrès ont été ininterrompus, et que de dix ans en dix ans, la production a augmenté dans des proportions très remarquables. Voici un tableau qui l'indique :

Année.	Valeur des poissons.
1880	$14,400,979
1890	17,714,902
1900	21,557,639
1905	29,479,562

On voit qu'en 1905 ,la dernière année pour laquelle nous ayons des statistiques complètes, la valeur des poissons s'est élevée au chiffre magnifique de $29,479,562, c'est-à-dire à une somme deux fois plus forte qu'en

1880. On voit donc, que les progrès de l'industrie ont été ininterrompus. Je sais bien qu'il faut tenir compte de l'augmentation des prix; les poissons se vendent beaucoup plus cher aujourd'hui qu'il y a quelques années. Par exemple, la morue sèche se vend aujourd'hui à peu près deux fois plus cher qu'il y a quelques années; il faut tenir compte de cette circonstance dans l'estimation des quantités de poissons qui ont été pris. En effet, la simple comparaison des sommes indiquées ci-dessus ne donne pas l'idée exacte des quantités de poissons pris dans les diverses années ; mais il n'en est pas moins vrai que l'industrie a fait des progès remarquables depuis 1870, et elle est appeleée à se développer encore davantage.

Comme l'a déclaré l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), l'industrie de la pêche n'est encore que dans son enfance. Il se consomme plus de poisson à mesure que les habitants de l'Ouest, se rendent mieux compte de l'excellence des poissons de l'Est, —car je partage l'avis de l'honorable député d'Halifax; je pense que nos poissons du littoral de l'Atlantique ont une meilleure saveur que ceux du littoral du Pacifique. Et le saumon pris sur les côtes du Pacifique ne me paraît pas du tout comparable à celui pris sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Tout honorable député qui a goûté de ce poisson dans l'une et l'autre région, reconnaîtra, je pense, que je dis vrai, et l'on sait que le saumon est à peu près le meilleur poisson que l'on ait sur la côte du Pacifique. Bien entendu, je ne veux rien dire qui soit de nature à nuire aux produits de la Colombie-Anglaise.

M. MACPHERSON : L'honorable député a-t-il jamais visité la côte du Pacifique?

M. SINCLAIR : Certainement.

M. MACPHERSON : A-t-il jamais mangé de notre saumon frais?

M. SINCLAIR : Oui, et je l'ai trouvé très bon, mais loin d'être aussi bon cependant que notre saumon de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. FOSTER : C'est un préjugé.

M. MACPHERSON : Un pur préjugé.

M. SLOAN : C'est l'histoire des tartes qu'on a mangées dans son enfance.

M. SINCLAIR : Pour moi, l'avenir de cette industrie se rattache très étroitement à la question des transports. Si nous n'avons pu développer nos pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, province dont je suis originaire, c'est par suite du manque de moyens rapides et économiques de communication. Je suis en mesure d'établir par des faits, que le développement de cette industrie a marché de pair avec le développement des transports. Ainsi, dans la petite ville de Canso, il y a dix ou douze ans, il ne se faisait aucun commerce de poisson frais; nous n'étions pas en mesure d'écouler ce produit. Il fut établi un service quotidien de transports par eau, reliant cet endroit à Mulgrave, station du chemin de fer intercolonial. A cette époque les frais de transport sur le poisson frais entre Canso et Montréal, par messagerie, étaient de $2.50 le cent, taux presque prohibitif, et les habitants de Montréal consommaient le poisson qu'on leur expédait de Gloucester. Il leur était impossible d'acheter notre poisson, grevé comme il l'était de frais de transport de $2.50 les cent livres. Quand on dit les cent livres, il ne faut pas oublier que ces cent livres ne sont pas entièrement du poisson, mais comprennent le poids de la boîte et celui de la glace, qui sont lourds. Les frais de transport étaient donc tellement élevés qu'il ne nous était guère possible d'expédier du poisson à Montréal. Après l'établissement de ce service de navigation entre Canso et Mulgrave, nous commençâmes à expédier du poisson, et bientôt les frais de messagerie furent réduits à $1.50 ; l'industrie se développa aussitôt et a pris depuis beaucoup d'extension.

Il se fit un nouveau progrès, lors de l'établissement d'un train-marchandises de grande vitesse entre Mulgrave et Montréal, il y a quelques années, et nous devons en donner crédit à l'administration actuelle. Ce train, qui comprend des wagons-glacières, quitte Mulgrave tous les jours, se raccorde avec un autre train rapide à Truro et atteint Montréal environ 51 heures après avoir quitté Mulgrave. Nous avons ainsi un train de marchandises de grande vitesse qui transporte le poisson à très bas prix. Il y a quelques années, il nous fallait payer $2.50 pour expédier 100 livres de poisson par messagerie, tandis qu'aujourd'hui nous pouvons expédier ce poisson à pleins wagons par ce train à grande vitesse, au taux de 38 cents les 100 livres, et il nous est alors beaucoup plus facile d'alimenter le marché de Montréal.

J'ai été très heureux d'entendre le ministre déclarer que le Gouvernement avais pris des mesures pour venir en aide au transport du poisson de l'est vers l'ouest, et peut-être de l'ouest vers l'est. Je ne connais pas les détails de la mesure, mais j'ai une proposition à faire : Nous jouissons actuellement d'un assez bon arrangement qui nous permet d'expédier le poisson par wagon complet au taux de 38 cents les 100 livres ; mais nous sommes embarrassés, lorsqu'il s'agit d'expédier le poisson en petites quantités. Le petit négociant du littoral qui n'a probablement que 5,000 livres de poisson à expédier, est forcé de payer $1.50 de frais de messagerie par cent livres. Il n'existe aucun arrangement, à ma connaissance, qui permette à nombre de ces petits négociants de ce concerter pour expédier un wagon complet ; et si le ministre prenait des mesures permettant l'envoi de ces petites quantités à peu près au même taux que les grandes, il rendrait un service signalé à

l'industrie. Grâce à des mesures prises par le département de l'Agriculture, il circule à certains jours des wagons-glacières sur certaines lignes de chemins de fer. Ces wagons glacières font la récolte des petits envois de beurre et de fromage et autres produits périssables distribués le long du parcours, et si le volume de ces envois n'est pas assez considérable pour solder les frais de transport, le Gouvernement rembourse à la compagnie du chemin de fer la différence, et la garantit de toute perte. C'est un arrangement de cette nature qu'il faudrait conclure pour le bénéfice des pêcheurs ; de cette manière nombre de petits marchands seraient en mesure d'expédier leurs produits à Montréal. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et particulièrement dans mon comté, il se trouve très peu de marchands de poisson qui soient dans les conditions voulues pour expédier un wagon complet, mais il s'en trouve un bon nombre qui pourraient expédier 4,000, 5,000 ou 10,000 livres, et j'espère que le ministre, en vue de venir en aide aux marchands de cette catégorie, considérera la proposition que je lui ai faite.

On me permettra de faire observer que les Canadiens ont engagé de forts capitaux dans l'industrie de la pêche. Les statistiques nous font voir qu'il est engagé $12,000,000 de capitaux canadiens en navires et appareils de pêche. Il n'est pas d'autre industrie au Canada dont la production annuelle soit deux fois plus considérable que le capital engagé, et c'est le cas de l'industrie de la pêche. Je ne crois pas qu'il y ait d'industrie de fabrication qui accuse des bénéfices aussi élevés par rapport au chiffre du capital engagé. La députation voit donc quelle est l'importance de cette industrie. Si les moyens de communication sont développés, ses perspectives de développement ultérieur sont presque indéfinies. J'imagine que, dans l'océan Atlantique et dans l'océan Pacifique, les poissons se trouvent en quantités innombrables ; et il y a lieu d'espérer que, si nous prenons certaines précautions, l'industrie durera aussi longtemps que le pays lui-même. Il y a trois cents ans, les pêcheurs venus des côtes de France exerçaient leur industrie au large de Canso, dans mon comté. La pêche de l'aigrefin était profitable à cette époque, d'après les anciens rapports, et elle continue de l'être ; elle est tout aussi profitable aujourd'hui qu'elle l'était alors. Il se trouve à cet endroit une "mine" d'aigrefins qui durera plus longtemps que les houillères de la Colombie-Anglaise ou de la Nouvelle-Ecosse ; et il y a tout lieu de croire qu'en prenant des précautions voulues, nous pourrons augmenter énormément ce capital national. Tout cela me ramène à la proposition que j'ai faite au début : il devrait être établi un comité permanent de la Chambre chargé de régler toutes ces questions relatives aux pêcheries et qui s'efforcerait d'établir les règles les plus sages pour leur exploitation. Par exemple, la conservation de l'industrie du homard est une question de la plus grande importance pour les habitants de l'est du Canada. Il existe une grande diversité d'opinion quant aux moyens à prendre pour la protection de l'industrie du homard ; et, s'il y avait un comité permanent de la Chambre, les intéressés seraient mieux en état de présenter leurs vues au Parlement. Il est significatif que le Canada est aujourd'hui le centre le plus important de l'industrie du homard qui soit au monde. Pour bien dire, il n'y en a pas d'autre. Il y a nombre d'années, cette industrie était florissante aux Etats-Unis ; on prenait des homards jusqu'à la hauteur du cap Hatteras ; mais actuellement il n'en est pas pris même à la latitude de New-York, et il n'en est pris qu'en petit nombre sur le littoral du Massachusetts et sur celui du Maine. Mais sur les 5,600 milles de littoral du Canada-est, nous avons la seule grande industrie de homard qui soit au monde. Il n'y a pas bien des années, on prenait des homards sur les côtes de la Norvège et sur celles de l'Ecosse, mais aujourd'hui il n'y en a pour ainsi dire plus. Il est donc très important que nous prenions les mesures nécessaires à la conservation de cette industrie et que les questions d'octroi de permis aux homarderies et de reproduction des homards soient étudiées ; de là la nécessité de la nomination d'une comité permanent de la Chambre pour s'en occuper.

Je ne me propose pas de retenir longuement la Chambre ce soir à lui parler de la question soulevée par l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean). C'est une question d'une grande importance pour nous tous et d'un grand intérêt pour la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Je dois ajouter, cependant, que ce n'est pas une question sur laquelle il existe unanimité d'opinion. Ayant entendu dire récemment qu'elle allait être discutée dans cette enceinte, je pris la peine d'adresser une lettre circulaire à trente marchands, pêcheurs et autres personnes des plus en vue sur le littoral de ma circonscription et qui se sont occupés de l'affaire. J'ai ici leur réponse. Je ne fatiguerai pas la Chambre à les lire toutes. Je dirai, toutefois, que sur trente il s'en est trouvé à peu près quinze pour se déclarer en faveur du maintien du *modus vivendi*, tandis qu'un égal nombre se prononça pour son abolition. Le marchand local qui fait affaires avec le pêcheur américain, lui vend de la boitte et en retire de jolie bénéfices, a répondu que le *modus vivendi* était une excellente chose et devait être maintenu. Mais le pêcheur canadien qui a son bateau à lui et fait concurrence aux pêcheurs américains, a déclaré, au contraire, que le *modus vivendi* ne valait rien et devrait être aboli. Je trouve donc très difficile de me former une opinion à cet égard. Ce n'est pas une question si facile à décider que certains honorables députés le pensent. L'honorable député de Lunenburg est arrivé en apparence très facilement à une conclusion. Je

dois avouer que j'ai trouvé plus difficile pour ma part de le faire. Sans doute je me prononcerai toujours en faveur des intérêts canadiens. Il faut protéger nos pêcheries. Je serai toujours d'avis qu'il faut poursuivre tout individu qui empiète sur les droits de notre population. Nous ne devrions permettre à aucun étranger de dépouiller notre peuple. Je me demande s'il y aurait intérêt à lire ces réponses ; en voici deux ou trois qui pourront intéresser la députation :

Nous sommes d'opinion que le *modus vivendi* devrait être maintenu et que les permis devraient être accordés gratuitement. Les visites des navires dans nos ports sont d'un grand avantage pour nous et permettent à nos pêcheurs de disposer de quantité de boitte et autres fournitures qui autrement n'auraient aucune valeur. Cela est particulièrement vrai des ports à l'ouest de Lunenburg.

Même si nous leur retranchions ces priviléges entièrement, les Américains n'en seraient pas sérieusement entravés ; cela ne les obligerait aucunement à nous ouvrir leur marché. Personne n'aime qu'on lui force la main, et à notre avis, il sera plus facile d'obtenir des concessions des Etats-Unis en les traitant avec générosité qu'en cherchant à leur forcer la main, comme le fait Terre-Neuve. Le meilleur parti à prendre après tout c'est de laisser les choses dans l'état où elles sont. Il se peut que d'ici à quelques années la question se débrouille.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce un pêcheur ou un marchand qui parle ainsi ?

M. SINCLAIR : C'est un marchand. Voici comment s'exprime un pêcheur :

Je réponds à votre lettre du premier du courant dans laquelle vous me dites qu'à sa prochaine session le Parlement sera peut-être appelé à abroger le traité actuel des pêcheries conclu avec les Etats-Unis. A mon avis, il ne résulterait aucun bien de cette abrogation, et pour les raisons suivantes : une industrie profitable se trouverait ruinée, celle de la fourniture de la glace aux pêcheurs de flétan—poisson qui s'expédie à l'état frais,—et aussi aux pêcheurs de poisson destiné à la salaison,—mais en quantités moins grandes,—pour la conservation de leur boitte. Il se fait aussi un commerce important de diverses fournitures avec ces pêcheurs des Etats-Unis. Nous leur vendons de la boitte dans les mois d'avril et juillet. Quelques-uns prétendent que la boitte serait achetée par nos propres pêcheurs de haute mer. Aux époques d'abondance il y en a assez pour tous. Lorsque la boitte est rare ces pêcheurs étrangers n'abordent pas sur nos côtes. L'argument aurait sa valeur si nous pouvions de cette manière les mettre dans l'impossibilité de se procurer de la boitte, mais aux termes des traités nous ne pouvons pas les empêcher de s'en procurer aux îles de la Madeleine et dans certaines parties de Terre-Neuve et du Labrador. La saison dernière il y avait des navires des Etats-Unis sur la côte nord de Terre-Neuve, qui faisaient une spécialité de se procurer de la boitte pour la revendre à leurs propres pêcheurs de hauts-fonds. Si nous ne pouvons pas les empêcher de se procurer de la boitte quelque part, pourquoi ne leur en vendrions-nous pas quand nous en avons en mains.

M. SINCLAIR.

Autre argument. Si le *modus vivendi* était d'un très grand avantage pour les pêcheurs des Etats-Unis, il serait accordé un plus grand nombre de permis qu'il ne s'en accorde actuellement. Il y a très peu d'hommes engagés par les pêcheurs de morue. La plupart de nos compatriotes qui s'embarquent sur des navires américains actuellement, sont employés dans une pêche que nos Canadiens ne font pas. Il y a aussi la pêche du flétan qui est une de celles à laquelle ils s'adonnent et dans laquelle nous n'avons pas un seul navire d'engagé. C'est folie de croire qu'en leur fermant nos ports nous pouvons les empêcher de prendre du poisson.

En voici une autre :

Monsieur,—Je note soigneusement ce que vous me dites dans votre lettre. Je suis heureux de savoir que le gouvernement fédéral se propose de prendre certaines mesures au sujet du *modus vivendi* existant entre nous et les Etats-Unis au sujet des pêcheries. Vous me demandez de vous faire connaître mes vues à ce sujet. En premier lieu, les Américains ont à peu près les mêmes privilèges que les Canadiens, sauf la faible taxe qu'ils doivent payer pour obtenir leur permis. En second lieu, ils nous ferment les marchés des Etats-Unis en imposant des droits tellement élevés sur nos poissons qu'il nous est impossible de les expédier de ce côté ; et le résultat, est que leurs pêcheurs peuvent retirer de leurs opérations des bénéfices beaucoup plus grands que nous. En troisième lieu, ils viennent recruter dans la Nouvelle-Ecosse leurs meilleurs pêcheurs ; ils sont en mesure de le faire pour les raisons que j'ai indiquées ci-dessus. Et dès lors nos capitaines de pêche sont obligés de se contenter des rebuts laissés par les Américains. En quatrième lieu, il y a une grande rareté de boitte sur nos rivages depuis trois ou quatre ans. Le fait est que la plus grande partie du temps nos flottilles de pêche restaient en panne faute de boitte. Puis, lorsque la boitte arrivait, les Américains, en règle générale, pouvaient payer et payer un prix plus élevé pour les raisons indiquées ci-dessus ; nos pêcheurs se trouvaient sans boitte et obligés de rester inactifs. Maintenant, vous le savez, nous n'obtenons aucune concession quelconque des Américains en ce qui regarde nos poissons, tandis qu'ils ont joui de ces grands privilèges chez nous depuis de longues années sans vouloir rien nous concéder. Il est à peu près temps, semble-t-il, que le Gouvernement leur impose la peine du talion. Le gouvernement de Terre-Neuve a résolu de se prévaloir de ses droits, et il est grand temps, à mon avis, que notre Gouvernement s'occupe de son côté, de protéger nos pêcheurs. Ce sera le seul moyen, je pense, de ramener à la raison les pêcheurs du Massachusetts et de nous assurer un traitement plus équitable.

On prétend en certains quartiers, que les Américains pourraient se procurer de la boitte ailleurs si nous cessions de leur en vendre. Il est bien vrai qu'ils transportent de la boitte chez nous à provenance de Gloucester, et la conservent au froid. Un correspondant m'informe que, des côtes qui bordent la mer dans ma circonscription, à Liscomb, il est possible, presque n'importe quel jour de décembre ou janvier d'apercevoir la flottille de pêche des Américains à

dix milles peut-être au large. Ces bateaux n'entrent pas dans nos ports. Ils restent quelques jours au large jusqu'à ce qu'ils aient pris leur provision de poisson puis retournent dans leurs parages. Il n'y a pas de doute que ces pêcheurs seraient en mesure de trouver de la boitte ailleurs si nous refusions de leur en vendre. Je le répète, nombre de nos pêcheurs sont d'avis que nous ne gagnerions rien du tout à mettre fin au *modus vivendi*. D'autre part, le Gouvernement devrait considérer les intérêts généraux du pays, et non pas seulement ceux d'une classe particulière. S'il est vrai que nous pouvons développer nos propres pêcheries en refusant de faire des concessions à ces pêcheurs étrangers, je suis bien d'avis que nous devrions le faire. C'est une question à étudier. Je n'ai pas de conseils à donner au Gouvernement, à présent, à cet égard, même j'ai de la difficulté à en venir à une décision pour mon propre compte, sur la question de l'opportunité d'une telle mesure et du moment propice pour la prendre. J'imagine qu'un de ces jours il faudra en venir là. Le temps n'est peut-être pas très éloigné où nous jugerons à propos de faire valoir nos droits en la matière et de traiter les Américains de la même manière qu'ils nous traitent. Nombre de personnes, je pense, approuveraient une telle attitude. Mais je n'aimerais pas qu'on prît une décision à l'étourdi, sans en avoir bien et dûment considéré le pour et le contre. J'ai prêté une oreille très attentive à la discussion de la situation actuelle sur le littoral occidental du Canada. J'ai pris la parole surtout dans le but de signaler au Gouvernement l'importance qu'il y aurait, la prochaine fois que l'on dressera la liste des comités de cette Chambre, de former un comité permanent chargé spécialement d'étudier les questions relatives aux pêcheries. J'espère que nous aurons un comité de cette nature dès la prochaine session du Parlement, sinon plus tôt.

M. JOHNSTON : A cette heure avancée de la nuit je ne me propose pas de retenir la Chambre très longtemps ; je tiens pourtant à dire quelques mots avant que le débat prenne fin. La question soulevée par l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) est de la plus grande importance, et cet honorable député mérite les remerciements et les félicitations de toute la Chambre et du pays pour l'avoir soulevée, ainsi que l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan) pour avoir appuyé sa proposition. Tous deux ont fait preuve de beaucoup de soins et d'application dans l'admirable exposé qu'ils nous ont fait de la question. Je suis heureux de tomber d'accord pour une fois avec l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). La critique qu'il a faite de l'attitude de la députation, depuis que cette question a été soulevée hier soir par l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean), n'est aucunement exagérée. Chaque fois qu'il se produit une altercation, a-t-il dit, les députés reviennent précipitamment à la Chambre ; mais dès qu'on aborde la discussion d'une question importante, les sièges se vident tout aussi rapidement. C'est exactement la même observation que j'ai faite hier soir à un honorable député siégeant à mes côtés. Au commencement de la soirée, pendant que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) adressait à la Chambre certaines remarques qui n'étaient d'aucun intérêt quelconque pour la députation ou pour le pays, mais qui avaient le caractère d'attaques personnelles, presque tous ses partisans étaient à leur siège. Quelques minutes plus tard, lorsque l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) prit la parole pour exposer ce que je considère être la question la plus importante qui ait été soulevée depuis le commencement de la session, les banquettes se vidèrent rapidement. Et c'est un assez triste commentaire sur l'état de choses qui règne dans cette Chambre, que, pendant le discours prononcé ce soir par l'honorable député de Toronto-nord—discours beaucoup plus important que celui qu'il a fait hier soir—il ne soit resté qu'à peu près une douzaine de ses partisans pour y prêter l'oreille. Je n'entends pas dire qu'à cet égard un parti soit mieux partagé que l'autre ; mais je regrette, comme l'honorable député de Toronto-nord, qu'un tel état de choses existe.

Je ne tenterai pas, à cette heure avancée, de discuter longuement le fond de la question. Comme l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), mes idées sur le sujet ne sont pas encore très nettes ; je ne suis pas suffisamment renseigné pour pouvoir indiquer nettement la ligne de conduite que le Canada devrait suivre dans les circonstances. Mais si j'avais une opinion personnelle à exprimer, elle serait certainement conforme aux vues exposées par l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean). D'après ce que je puis voir, le temps est venu pour nous de prendre certaines mesures en vue d'amener entre nous et les Etats-Unis un règlement plus favorable de cette importante question des pêcheries. Malgré toute ma bonne volonté, je n'ai pu me convaincre que les pêcheurs canadiens aient depuis 1888 joui, de la part des Etats-Unis, d'avantages qui puissent se comparer à ceux que nous avons accordés aux pêcheurs américains. Depuis dix ou douze ans, j'ai eu mainte occasion de constater quelle est l'importance de ces privilèges accordés aux pêcheurs américains. Je ne prétends pas que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse n'ont retiré aucun avantage de cet arrangement. Je sais bien, comme l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) qu'il existe une grande diversité d'opinion à ce sujet entre les personnes qui se livrent à l'industrie de la pêche. Il y a deux ans, je m'interressai tellement à la question que, par l'entremise d'un journal auquel il m'arrivait de collaborer, j'adressai une lettre circulaire à presque toutes les

personnes engagées dans l'industrie de la pêche dans la Nouvelle-Ecosse. Je les invitais à faire connaître leur opinion au sujet du maintien ou de l'abrogation du *modus vivendi*. Je reçus un grand nombre de réponses que je publiai. Je regrette de n'avoir pas ces réponses ici ; mais j'espère les avoir avant la fin du présent débat, auquel ils formeront une intéressante contribution. Des personnes très autorisées à se prononcer sur la question déclarèrent que le temps était venu de modifier l'arrangement en vigueur depuis 1888. Nos compatriotes commencent à être mécontents de leur condition et pour la plupart, sont persuadés, dans une certaine mesure du moins, que le moment est favorable pour conclure un nouvel et plus favorable arrangement avec nos voisins des Etats-Unis. A cet égard, j'appuie la proposition faite par l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) d'établir un comité qui serait chargé de l'examen de toutes les questions relatives aux pêcheries canadiennes. La question est certainement d'une importance plus grande que nombre d'autres qui sont référées à des comités spéciaux ; et comme l'honorable député de Guysborough, je suis surpris que le Parlement n'ait pas depuis de longues années nommé un tel comité. J'insiste auprès de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) et auprès du Gouvernement sur l'opportunité de nommer ce comité dès cette année. Ceux d'entre nous qui vivent sur la côte de l'Atlantique, ou sur la côte du Pacifique, ou sur les rives des Grands lacs, se rendent compte de l'importance de ces questions. Je me joins donc à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) pour prier l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) de considérer le plus tôt possible l'opportunité de nommer sur-le-champ ce comité.

Il est nombre d'autres questions que je voudrais signaler à l'attention de la Chambre à ce sujet. Et comme l'heure est avancée et que les membres sont fatigués, je propose l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée et la discussion est ajournée).

AJOURNEMENT — CONCESSIONS DE TERRES AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Je désire poser plusieurs questions au sujet d'une affaire que je me proposais de signaler à l'attention de la Chambre lorsque nous nous déclarerions en comité des subsides, ne prévoyant pas que le débat précédent serait ajourné. Je veux parler de la concession de certaines terres dans la Colombie-Anglaise en vue des installations terminales du Grand-Tronc-Pacifique. Je vois qu'aux termes d'une concession faite par décret du conseil de la Colombie-Anglaise, en date du 10 mars 1905, une superficie de 10,000 acres de terre à proximité du terminus projeté du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, a été concédée par la province de la Colombie-Anglaise moyennant la somme de $10,000, soit au taux de $1 de l'acre.

Cette concession est faite sous certaines réserves qui sont indiquées dans les papiers parlementaires de la province de la Colombie-Anglaise pour l'année 1906. Voici en résumé quelles sont ces réserves :

1. Réserve de telle étendue du terrain concédé n'excédant pas la vingtième partie dudit terrain, que l'on jugera nécessaire pour la confection de chemins, de ponceaux, ponts, chemins de halage, ou autres travaux d'utilité publique ; 2. Réserves de tous droits sur les minéraux contenus dans le terrain ; 3. Réserve de tous privilèges relatifs aux eaux sur ces terrains, y compris le droit de transporter l'eau pour les fins d'opérations minières ou culturales ; 4. Réserve du droit de prendre sans compensation du gravois, du sable, de la pierre, de la chaux, du bois, et autres matériaux semblables, nécessaires pour la construction des ponts ou autres travaux publics ; 5. Réserve du quart des terrains de ville qui pourront être délimités ; 6. Réserve de la berge maritime ou fluviale, avec l'entente que telle berge fluviale sera divisée en lopins d'au moins 1,000 pieds de front ; 7. Réserve à la couronne du droit de rachat sur le quart de tous les terrains compris dans la concession et qui ne devront pas être divisés en terrains de ville ou riverains ; 8. Il est entendu que tout rachat d'aucune partie de terrain comprendra tous les droits des propriétaires de terrains de berge ou riverains, y compris le sol au-dessus et au-dessous de la ligne des eaux.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a bien voulu déposer le décret du conseil portant la date du 2 avril 1906. Il l'a déposé, aujourd'hui, à ma demande, car je n'avais pas réussi à m'assurer qu'il avait été publié. Voici en quels termes est conçu l'édit du conseil :

A Son Honneur le Lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise.

A la suite d'un rapport en date du 28 mars 1906, de la part du surintendant des Affaires indiennes, déclarant que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique s'est adressée au département des Affaires indiennes en vue de faire l'achat de certaines terres sur l'île de Kaien, l'île de Digby, et une partie de la péninsule de Tsimpsean, dans le voisinage de Fort-Simpson (C.-A.) comprenant en tout 13,519 acres, comme le fait voir le plan ci-joint, terrain qui doit être utilisé pour les installations terminales de la compagnie sur la côte du Pacifique.

Le ministre soumet que le terrain dont on veut faire l'acquisition forme partie des terres réservées pour les Indiens de Metlakatla, et avant que ce terrain puisse être aliéné en fa-

veur de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, il sera nécessaire d'en obtenir l'abandon des Indiens, en conformité des dispositions de l'Acte des Indiens ; mais avant de soumettre la question de l'abandon de ces terrains aux Indiens, on croit opportun de prier le gouvernement de la Colombie-Anglaise de renoncer à son droit de rachat sur ces terrains aux termes de la convention conclue entre la province de la Colombie-Anglaise et le Dominion en 1876, relativement à l'établissement de réserves pour les Indiens dans cette province.

Le ministre soumet, en outre, que si l'on prie les Indiens de faire l'abandon de ce terrain qui sera vendu à leur bénéfice à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la province ne sera pas appelée à leur donner de terrains en remplacement d'icelui ; et, comme il est de l'intérêt public du Dominion, aussi bien que de l'intérêt de la province, que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique soit mise à même de faire l'acquisition de ce terrain pour ses installations terminales, dont le Dominion et la province généralement, tireront grand avantage, en même temps que se trouvera augmentée la valeur des terrains adjacents et à proximité et du reste de la réserve couvrant une superficie d'à peu près 16,000 acres, et cela jusqu'à concurrence d'une somme égale à la valeur actuelle de la réserve dans ses limites actuelles, ou d'une valeur même plus grande, on considère que la province devrait renoncer à tout intérêt dans le terrain dont la compagnie désire faire l'acquisition.

Le ministre propose, en conséquence, que le texte de ce procès-verbal soit, par l'entremise du secrétaire d'Etat, transmis au gouvernement de la Colombie-Anglaise, en vue d'obtenir le plus tôt possible la renonciation de ce gouvernement à tout droit de rachat que la province pourrait invoquer à l'égard de ce terrain dont on voudrait obtenir l'abandon.

Le comité demande que ce procès-verbal soit approuvé.

JOHN J. McGEE.
Greffier du Conseil privé.

A l'égard de ce document je désire poser trois questions : 1. Le terrain dont il est question, est-il immédiatement adjacent à celui compris dans la concession faite par la province de la Colombie-Anglaise ? 2. Les Indiens en ont-ils fait l'abandon ? 2. Où en sont les négociations à l'heure qu'il est ?

Le ministre de l'Intérieur n'est peut-être pas prêt à répondre sur-le-champ à ces questions. Dans ce cas aurait-il l'obligeance d'y répondre le plus tôt possible.

L'hon. M. OLIVER : Je serai très heureux de donner une réponse à l'honorable député (M. R. L. Borden) lundi prochain.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à onze heurers et trente-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Ottawa, lundi, 21 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

1re LECTURE

De quatre projets de loi.

Le 1er (n° 71), déposé par M. Macpherson, autorisant la compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière ;

Le 2e (n° 72), déposé par M. Pardee, relatif à la Canadian Northern Ontario Railway Company ;

Le 3e (n° 73), déposé par M. Pardee, relatif à un brevet de la compagnie internationale de papier ;

Le 4e (n° 74), déposé par M. Turriff, relatif à la compagnie de chemin de fer Northern Athabaska.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

L'hon. M. AYLESWORTH demande à déposer un projet de loi (n° 75) modifiant la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, ce bill comporte deux articles. Le premier dit que la commission des chemins de fer, dans toute affaire qu'elle croira intéresser le bien public, pourra demander au ministre de la Justice, le ministère d'un avocat pour défendre cet intérêt, et le ministre de la Justice sera, en vertu du dit article, autorisé à commettre un avocat à la défense de cet intérêt.

L'avantage pratique de cette disposition est évident, si l'on tient compte de la nature des intérêts dont la commission est appelée à s'occuper. Aux termes de la loi votée l'an dernier, les compagnies de messageries et de téléphone sont tenues de soumettre leurs nouveaux tarifs à l'approbation de la commission. Dans les cas de cette nature, il va sans dire que les compagnies auront préparé leur échelle de prix avec le plus grand soin, et seront prêtes à la défendre avec preuves à l'appui, tirées non seulement de leurs propres opérations, mais aussi des opérations des compagnies rivales. Or, dans l'intérêt du public, en opposition avec celui des compagnies, on a constaté qu'il est indispensable que les commissaires aient le concours d'un avocat qui aura recueilli préalablement des données sur les faits impliqués dans l'affaire et qui occuperait pour le public contre l'avocat de la compagnie.

La nécessité de cette réforme s'est fait fortement sentir dans des cas de la nature de ceux que je viens de mentionner et la commission a cru qu'il y aurait un grand avantage à ce qu'elle fut autorisée, avec l'assentiment du ministère de la Justice, à

requérir, quand dans son opinion il y aura lieu de défendre les intérêts du public.

Le deuxième article du bill est destiné à remédier à une difficulté qui pourrait se présenter à la suite d'une modification apportée à la loi des chemins de fer, il y a trois ans. Il fut alors décrété que dans le cas d'une hypothèque donnée par une compagnie de chemins de fer, sur ses immeubles, comme garantie d'une dette hypothécaire, le document pourrait être déposé entre les mains du secrétaire d'Etat, ajoutant à ce qui avait été la loi précédemment, que ce dépôt serait la seule formalité requise et qu'il ne serait pas nécessaire de déposer l'hypothèque en aucun autre lieu, pour en assurer la validité.

M. STOCKTON : Sans le faire enregistrer dans aucun comté ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Sans le faire enrégistrer dans aucun comté, ainsi que l'exigent les lois de beaucoup de provinces. Cette loi, cependant, ne fut mise en vigueur par proclamation que le 1er février qui a suivi son adoption dans l'été de 1903. Dans l'intervalle, une hypothèque importante dans laquelle l'Etat est intéressé—l'hypothèque garantissant les obligations de la compagnie du chemin de fer canadien du Nord—a été signée, mais légalement, cette dispense de déposer le document ailleurs que dans le bureau du secrétaire d'Etat, ne s'applique pas à cette transaction, puisque cet amendement à la loi des chemins de fer n'est entré en vigueur que quelques mois après la signature et le dépôt de cette hypothèque.

Depuis plusieurs années, les avocats des compagnies de chemins de fer ont pris pour règle de ne faire enregistrer ces hypothèques qu'au bureau du secrétaire d'Etat. Il serait presque impossible de les faire enregistrer dans tous les comtés que traverse le réseau et de grever séparément chaque immeuble que possède la compagnie. Pour faire disparaître tout doute quant à la validité, non seulement de l'hypothèque dont j'ai parlé, mais de toutes les autres qui se trouveraient dans le même cas, nous avons introduit dans le bill ce deuxième article.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la première fois.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE NORD-OUEST.

L'hon. M. AYLESWORTH demande à déposer un projet de loi (n° 76) tendant à modifier la loi sur les territoires du Nord-Ouest.

Monsieur l'Orateur, ce projet de loi est destiné à conférer au commissaire des territoires du Nord-Ouest certains pouvoirs dont le ci-devant gouvernement des territoires du Nord-Ouest était revêtu, mais qui ne sont pas confirmés au commissaire par la loi de 1905. Les ordonnances des territoires du Nord-Ouest permettaient au lieutenant-gouverneur de nommer des commissaires pour accorder des permis de mariage, pour recevoir des affidavit et lui conféraient divers autres pouvoirs exécutifs, mais la loi qui substitue le commissaire au lieutenant-gouverneur et lui confère les pouvoirs que la loi fédérale donnait au lieutenant-gouverneur, ne comprend pas ceux dont il était revêtu en vertu des ordonnances des territoires du Nord-Ouest, de sorte qu'il y a des doutes sur la question de savoir si le commissaires des territoires du Nord-Ouest possède ou non quelques-unes de ces importantes attributions.

Il y a deux autres dispositions dans le bill. L'une confère au commissaire de la gendarmerie à cheval, quand il est dans les territoires du Nord-Ouest les pouvoirs d'un magistrat stipendiaire. Le titulaire actuel a toute la compétence voulue pour exercer ces pouvoirs et nous croyons qu'il y a lieu de les lui conférer. L'autre disposition confère de droit au commissaire, à tout membre du conseil, au magistrat stipendiaire, et à tout officier de la gendarmerie à cheval les attributions d'un juge de paix, dans les limites des territoires, lorsqu'il agit en cette qualité.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.))

QUESTION RELATIVE A LA VACANCE DU PORTEFEUILLE DES TRAVAUX PUBLICS, ETC.

L'hon. M. FOSTER : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre quand nous pouvons espérer qu'il nommera quelqu'un à la charge d'avocat général qui est vacante depuis longtemps. Deux ou trois fois déjà, l'honorable premier ministre nous a donné des réponses courtoises contre lesquelles il est impossible de se formaliser, mais qui ne donnent aucun renseignement précis.

Je voudrais aussi savoir s'il est en état de dire ce qui a été fait au sujet de la vacance du siège électoral de London et la vacance dans le cabinet, par suite de la démission du ministre des Travaux publics.

J'espère que mon très honorable ami conviendra que nous n'avons pas fait montre d'une hâte importune dans cette affaire. Mais, il faut que tout ait une fin, et nous devrions savoir maintenant ce qu'il se propose de faire.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Pour répondre à la plus importante des deux questions posées par mon honorable ami, je vais expliquer la situation, relativement à la démission de mon honorable collègue le ministre des Travaux publics (M. Hyman). Je considère cette démarche de l'honorable député de Toronto-nord comme très raisonnable et je suis reconnaissant de la conduite que lui et ses amis ont tenue dans cette affaire. Ils n'ont fait preuve que d'excellentes disposi-

tions envers l'honorable ministre des Travaux publics et nous leur en savons gré.

Il est naturel que mon honorable ami désire savoir quelque chose de plus précis. Je puis lui donner l'assurance que si très prochainement—disons deux semaines—nous ne recevons pas de nouvelles favorables de M. Hyman, nous devrons insister pour en obtenir une réponse définitive.

Son intention était de démissionner, mais malheureusement, il a omis une formalité qui empêche l'Orateur d'émettre les brefs. Nous avons écrit à M. Hyman, mais les lettres n'ont pu lui être remises. Nous avons lieu de croire qu'il est maintenant en état de les recevoir et nous attendons sa réponse très prochainement. J'ai insisté pour qu'il garde son portefeuille, et cela pour les raisons qui ont motivé sa démission de député de London.

Quant à la charge d'avocat général, j'ai déjà dit et je suis encore de cet avis, qu'aussitôt que nous en aurons fini avec le tarif, je serai en état de faire une déclaration à la Chambre.

Quant aux documents sur l'Australie, je suis heureux de pouvoir satisfaire la légitime curiosité de mon honorable ami. Ils seront déposés à la fin de cette semaine, ou le plus tard au commencement de la semaine prochaine.

L'hon. M. FOSTER : Cela est plus explicite.

3e LECTURE.

Après délibération sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 9), concernant un brevet de Edgar Webster Summers et Hadley Herbert Summers, déposé par M. Galliher ;

Le 2e (n° 10), concernant un brevet de la George E. Smith Lumber Company, déposé par M. Parmelee ;

Le 3e (n° 14), concernant la Georgian Bay and Seaboard Railway Company, déposé par M. Grant.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX BREVETS DE M. DAMEN.

La Chambre siège en comité général pour délibérer sur le bill (n° 8), déposé par M. Campbell, concernant certains brevets de M. William A. Damen.

M. BERGERON : L'honorable député de Stormont (M. Pringle) m'a prié de demander en son nom le retrait de l'amendement dont il a donné avis l'autre jour. En conséquence, je demande la permission de retirer l'amendement.

(L'amendement est retiré.—Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé ;

Le 1er (n° 63), déposé par M. Parmelee, autorisant la Masonic Protective Association of Canada ;

Le 2e (n° 64), déposé par M. Bole, pour autoriser la compagnie du chemin de fer d'Alsek au Yukon ;

Le 3e (n° 65), déposé par M. Thompson, concernant l'Annuity Company of Canada.

Le 4e (n° 67), déposé par M. Macpherson, concernant la "Vancouver and Coast-Kootenay Railway Co.

Le 5e (n° 69), déposé par M. Gauvreau, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Ouest de Québec.

QUESTIONS.

LA DRAGUE "W. S. FIELDING".

M. A. A. McLEAN demande :

1. Pendant combien de jours le dragueur "W. S. Fielding" a-t-il fonctionné à Pictou (N.-E.), en 1906?
2. Quand le dragueur a-t-il commencé ses travaux et quel jour les a-t-il terminés?
3. Quelle est la nature des travaux exécutés?
4. Qui avait l'entreprise du remorquage dans les travaux de dragage à Pictou?
5. Quelles étaient les conditions stipulées dans le marché pour le remorquage?
6. Combien de remorqueurs ont été employés ?
7. Quel montant a été payé pour le service de remorquage à Pictou au 31 décembre 1906?
8. Quel montant total a été dépensé à Pictou pour les travaux de dragage et de remorquage pendant l'exercice 1906?

L'hon. M. BRODEUR :

1. 74 jours.
2. Il a commencé le 6 septembre et a cessé le 1er décembre.
3. La barre extérieure a été draguée, de manière à donner un chenal d'environ 200 pieds de largeur, 1,500 pieds de longueur et 25 pieds de profondeur. Il a fallu enlever 60,000 verges cubes de matières.
4. Le capitaine Joseph Foster.
5. $30 par jour.
6. Deux remorqueurs ont été employés, mais alternativement.
7. $2,100.
8. $7,786.34.

L'ECOLE MILITAIRE DE MONTREAL.

M. AMES demande :

1. Le département de la Milice a-t-il choisi l'emplacement de la nouvelle école militaire à Montréal ?
2. Dans l'affirmative, où est située la propriété choisie, quelle est sa superficie, de qui a-t-elle été achetée et quel prix a-t-elle été payée ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; le règlement de cette question dépend de l'acceptation par la ville de Montréal de l'île

Sainte-Hélène en vertu d'un arrangement par lequel la ville doit payer $200,000 au gouvernement fédéral.

BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.

M. BLAIN demande :

Quand le bureau de poste d'Ottawa a-t-il été construit et quel était le prix stipulé dans le marché?

L'hon. M. BRODEUR (répondant au nom du ministre des Travaux publics) : La construction de l'hôtel des postes d'Ottawa fut commencée en 1872 et terminée en 1876. L'entreprise fut adjugée au prix de $220,965.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. TISDALE demande :

1. A combien estime-t-on (en verges) la somme des travaux de terrassement, de déblaiement; terre et roc, à exécuter entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, sur la ligne du Transcontinental?

2. Combien a-t-il été déblayé de verges jusqu'à cette date et, à en juger d'après l'état actuel des travaux, quand les travaux seront-ils achevés?

3. Combien estime-t-on qu'il faudra déblayer de verges dans la terre et dans le roc entre Québec et La Tuque ?

4. Combien a-t-il été déblayé de verges jusqu'à cette date et, à en juger par l'état actuel des travaux, quand les travaux seront-ils achevés?

5. Quand prévoit-on que la ligne sera terminée et reliée à l'embranchement sur Fort-William du Grand-Tronc-Pacifique ?

6. Quelle est l'attitude du Gouvernement à l'égard de l'importation d'ouvriers pour aider au parachèvement du chemin de fer actuellement en cours de construction, et dont les travaux ne peuvent s'exécuter d'une manière satisfaisante dans les conditions présentes ?

7. Pourquoi adjuge-t-on l'entreprise de travaux additionnels dans ces conditions, et quel avantage y aura-t-il à construire des tronçons de ligne dans les provinces du sud avant qu'il y ait probabilité que la ligne principale atteigne Québec ?

8. Quand le pont de Québec sera-t-il ouvert au trafic, et s'il se construit quelque partie du Grand-Tronc-Pacifique à l'est de ce pont, par quel moyen fera-t-on communiquer entre elles les deux rives du fleuve ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Creusement ordinaire, approximativement	11,233,247
Dans le roc, approximativement	3,696,336
2. Creusement ordinaire	2,282,009
Dans le roc	179,920
(Observation.) Aux termes de l'adjudication, les travaux doivent être terminés le 1er septembre 1907.	
3. Creusement ordinaire, approximativement	6,303,682
Dans le roc	1,169,150
4. Creusement ordinaire	664,955
Dans le roc	322,367
(Observation.) Aux termes de l'adjudication, les travaux doivent être terminés le 1er septembre 1907.	

5. Réponse au n° 2.

6, 7 et 8. La question n° 6 étant de nature à provoquer une discussion, je m'abstiendrai d'y répondre. Je dirai toutefois, en manière de réponse générale à ces trois dernières questions, que le Gouvernement prendra nécessairement l'attitude qui lui est prescrite par les lois édictées par le Parlement en la matière.

RECLAMATIONS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. MACLEAN demande :

1. Lors de la conférence entre les membres du gouvernement canadien et ceux des gouvernements provinciaux, tenue à Ottawa en octobre 1906, les délégués de l'île du Prince-Edouard ont-ils saisi le gouvernement fédéral d'un mémoire où le gouvernement de cette province demande des sommes plus élevées que celles mentionnées dans les résolutions adoptées par la conférence tenue à Québec en 1902?

2. Dans l'affirmative, quelles sont ces sommes et quelle est la nature des réclamations ?

3. Depuis la date de la conférence d'Ottawa, le gouvernement du Canada a-t-il reçu, relativement à ces réclamations, quelque communication du gouvernement de l'île du Prince-Edouard ?

4. Dans l'affirmative, quand les a-t-il reçues, et quelle en est la nature ?

Sir WILFRID LAURIER : Toutes les réclamations présentées par la province de l'île du Prince-Edouard à la conférence tenue en octobre dernier sont consignées en entier dans le rapport des délibérations de la conférence, rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Pour ce qui est des autres questions posées par l'honorable député (M. A. A. McLean), je dois dire que depuis la tenue de cette conférence, le gouvernement de l'île du Prince-Edouard n'a pas formulé d'autres réclamations.

IMPORTATION, FABRICATION ET VENTE DES CIGARETTES.

M. BLAIN demande :

Le Gouvernement présentera-t-il au cours de la session actuelle quelque mesure législative tendant à prohiber l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes, conformément à la résolution votée par la Chambre, le 1er avril 1903?

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, le Gouvernement n'a pas encore décidé de présenter de mesure législative à l'effet d'interdire l'importation, la fabrication et la vente des cigarettes, conformément à la résolution votée par la Chambre le 1er avril 1903 ; mais il est parfaitement loisible à l'honorable député (M. Blain), cela va sans dire, de déposer une proposition de loi en ce sens.

STATUTS REFONDUS DU CANADA DE 1906.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quels sont les noms des personnes, associations ou corporations auxquelles des exemplaires des Statuts refondus du Canada de 1906, ont été fournis sous forme de feuilles volantes ou autrement, à venir jusqu'au 15 janvier 1907 ?

2. A quelles dates ces exemplaires ont-ils été fournis à ces personnes, associations ou corporations ?

3. Quand la distribution générale sera-t-elle faite, et comment sera-t-elle effectuée ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je répondrai au nom du secrétaire d'Etat qu'il n'a pas encore été fourni d'exemplaires des nouveaux Statuts refondus. Voici la liste des personnes, associations et institutions auxquelles il sera fourni des exemplaires des Statuts dès que ceux-ci entreront en vigueur :

Distribution gratuite de la version anglaise des statuts :

a) La lettre (a) indique les personnes auxquelles il sera fourni un exemplaire avec pleine reliure en veau.

b) La lettre (b) indique les personnes auxquelles il sera fourni un exemplaire avec demi-reliure en veau.

(a) Son Excellence le Gouverneur général, 3 exemplaires ; (a) le cabinet des ministres, 2 exemplaires ; (a) les sénateurs, 3 exemplaires; (a) les membres de la Chambre des communes, 3 exemplaires; (a) les juges de la cour suprême, 2 exemplaires ; (a) les juges de la cour d'échiquier, 2 exemplaires; (a) le greffier de la cour suprême, 2 exemplaires ; (a) le greffier de la cour d'échiquier, 2 exemplaires; (a) l'orateur du Sénat, 2 exemplaires ; (a) l'orateur de la Chambre des communes, 2 exemplaires ; (a) le greffier du Sénat, 2 exemplaires ; (a) le greffier de la Chambre des communes, 2 exemplaires ; (a) le rédacteur des lois du Sénat, 2 exemplaires ; (a) le rédacteur des lois de la Chambre des communes, 2 exemplaires ; les bibliothécaires du Parlement, le greffier de la couronne en chancellerie et les sous-ministres ; (a) les commissaires de la refonte, 6 exemplaires à chacun d'eux ; les officiers du Sénat, 6e exemplaires en tout ; les officiers de la Chambre des communes, 9 exemplaires en tout; (a) le greffier du conseil privé, 2 exemplaires ; l'archiviste du ministère de l'Agriculture ; l'archiviste du secrétariat d'Etat ; les chambres des juges de la cour suprême, 3 exemplaires; la bibliothèque du Parlement, 40 exemplaires ; la bibliothèque de la cour suprême, 3 exemplaires; les agents du ministère de la Justice, 75 exemplaires ; la commissaire de la police fédérale, 6 exemplaires ; la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (le contrôleur dira combien il lui faut d'exemplaires).

Ontario :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges et les greffiers des cours, les juges des cours de comté, les juges et le greffier de la division de l'amirauté de la cour d'échiquier, les magistrats stipendiaires, les magistrats de police, les shérifs, les avocats de comté (lorsqu'il n'y ont pas autrement droit), le "master in ordinary" de la cour supérieure, les greffiers de la paix, les bibliothèques et les collèges, les sociétés légales, les conseils des cités, villes et comtés, les greffiers des cours de comté.

Québec :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges de la cour d'assises, les juges de la cour suprême, le juge et le greffier de la cour d'échiquier, division de l'amirauté ; les juges des cours de circuits, les bibliothèques du barreau, les juges et les greffiers des sessions de la paix, les magistrats de police, les magistrats stipendiaires, les recorders, shérifs et protonotaires, les greffiers de la paix, les universités et les collèges, les conseils des cités, des villes et des comtés, les commissions des ports, les greffiers des cours de circuit, le conseil d'hygiène de la province de Québec.

Nouvelle-Ecosse :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, la bibliothèque du barreau, les juges de la cour suprême, les juges des cours de comté, les juges des cours de vérification (Probate courts), le juge et le greffier de la cour d'échiquier, division de l'amirauté; les shérifs, les protonotaires, les greffiers des cours de comté, les conseils des cités, villes et comtés, les universités et les collèges, les commissions des ports, les magistrats de police et les magistrats stipendiaires .

Nouveau-Brunswick :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges de la cour suprême, le greffier de la cour suprême, le secrétaire-archiviste de la cour d'échiquier, division de l'amirauté, les juges des cours de comté, les conseils des cités, villes et comtés, les shérifs, les greffiers des cours de comté (quand ils n'y auront pas autrement droit), les greffiers des cours de circuit (quand ils n'y auront pas autrement droit), les magistrats stipendiaires et les magistrats de police, les universités et les collèges, le barreau.

Ile du Prince-Edouard :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges de la cour suprême, les juges des cours de comté, les magistrats de police et les magistrats stipendiaires, les protonotaires et les shérifs, les greffiers des cours de comté, les conseils des cités, villes et comtés, le barreau.

Manitoba :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges de la cour d'assises, les juges des cours de comté, les shérifs, les magistrats de police et les magistrats stipendiaires, les greffiers des cours de comté, les protonotaires, la bibliothèque des juges, les conseils des cités et des villes, les universités et les collèges.

Colombie-Anglaise :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges de la cour suprême, les juges des cours de comté, le greffier de la cour suprême, les greffiers des cours de comté, les conseils des cités et des villes, les shérifs, les magistrats stipendiaires et les magistrats de police, les bibliothèques publiques et les collèges.

Alberta :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges et le greffier de la cour suprême, les shérifs, les magistrats stipendiaires et les magistrats de police, les conseils des cités et des villes.

Saskatchewan :

Le lieutenant-gouverneur, les chefs et les sous-chefs de département, la bibliothèque de la législature, les juges et le greffier de la cour suprême, les shérifs, les magistrats stipendiaires et les magistrats de police, les conseils des cités et des villes.

Territoire du Yukon :

Le commissaire et les officiers, un exemplaire à chacun ; les juges et le greffier de la cour du Territoire, le shérif et le magistrat de police.

Divers :

La British Museum, le haut commissaire du Canada, 3 exemplaires; l'agent du Canada à Paris ; la bibliothèque canadienne de droit, à Londres ; le secrétaire d'Etat, l'attorney général et la bibliothèque du congrès des Etats-Unis ; le préfet de la Propagande, à Rome; le Collège canadien, à Rome ; les bibliothèques du gouvernement colonial ; les consuls étrangers au Canada ; la légation anglaise à Washton ; les membres du conseil privé (quand ils n'y ont pas autrement droit) ; le secrétaire d'Etat pour les colonies, en Angleterre ; les Inns of Court Libraries ; la bibliothèque de la société de droit ; le greffier du conseil privé de l'empire; les bibliothèques des universités d'Oxford et de Cambridge.

EXTENSION DES FRONTIERES DU MANITOBA.

M. GREENWAY demande :

Le Gouvernement se propose-t-il de s'occuper prochainement de l'extension des frontières du Manitoba ?

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, au commencement de l'année 1905, le gouvernement fédéral recevait du gouvernement provincial du Manitoba une note le priant d'étendre les limites de cette province de façon à y inclure une partie des districts de l'Assiniboïa et de la Saskatchewan, et, vers le nord, les territoires aboutissant à la baie d'Hudson. Le 21 mars de la même année, le conseil, du consentement de Son Excellence, adoptait la délibération suivante :

Le comité est aussi d'opinion que le désir manifesté par la province de Manitoba d'étendre ses frontières jusqu'aux rives de la baie d'Hudson n'a rien que de raisonnable, et il estime que lorsque le Parlement aura fini de délibérer sur les projets de loi tendant à créer les deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, projets dont il est actuellement saisi, on pourra utilement mettre à l'étude cette extension des limites du Manitoba. Il se peut que cette question en fasse surgir d'autres qui concernent d'autres provinces, attendu que celles-ci pourraient formuler des demandes semblables à celles du Manitoba à l'égard des territoires situés au nord de leurs frontières.

Le comité conseille donc qu'après l'établissement des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, il soit fixé une date convenable à laquelle on pourra aborder l'étude de la demande faite par la province de Manitoba d'étendre son territoire vers le nord, dans le but d'en arriver à une rapide solution de la question, et il compte que cette proposition sera agréable à la province de Manitoba, dont le gouvernement actuel désire favoriser le développement et la prospérité par tous les moyens compatibles avec ses obligations envers les autres provinces du Dominion.

Conformément à cette délibération du conseil, il s'est tenu, le 12 novembre dernier, une conférence entre les représentants du gouvernement fédéral et ceux des provinces du Manitoba, d'Ontario et de la Saskatchewan. A cette conférence, la province du Manitoba exposa sa manière de voir au sujet de l'extension de ses limites ; les provinces d'Ontario et de la Saskatchewan en firent autant. Le rapport des délibérations de la conférence ayant été déposé sur le bureau de la Chambre, il est facile de constater que ces différentes provinces ne s'accordaient pas dans leurs prétentions. La demande d'extension vers le nord formulée par le Manitoba contrariait fortement les vues de la Saskatchewan, et ses prétensions à l'agrandissement vers le nord-est se heurtaient aux ambitions de l'Ontario.

Les choses étant ainsi, il incombe au gouvernement fédéral de s'efforcer de résoudre le problème de façon à faire droit aux justes revendications du Manitoba sans sacrifier les droits des autres provinces. C'est une tâche délicate et d'une réelle importance. La question est actuellement à l'étude. Nous espérons en arriver à une solution dont nous serons bientôt en mesure de faire part à la Chambre, mais il est impossible de préciser en ce moment à quelle date ce sera.

EMPLOYES DU MINISTERE DE L'INTERIEUR.

M. LAKE demande :

1. Les personnes dont les noms suivent, savoir: J. A. Potvin, A. F. Leanglet, Robert H. Cook, Charles H. Bailey, Donald McLeod, D. S. McGregor, J. M. Dubois, Paul Wood, J. Hallonquist, Robert McIntosh, J. Wolfe, W. H Fynn P J. Hamilton et Philip Wagner sont-elles à l'emploi du ministère de l'Intérieur ou de quelque autre département? Dans l'affirmative, quels sont l'emploi et le chiffre des appointements de chacune d'elles?

L'hon. M. OLIVER : Pour ce qui concerne le ministère de l'Intérieur, la réponse que j'ai à donner est la suivante :

J. A. Potvin, agent à bord des trains entre North-Portal et Moosejaw (Saskatchewan), $75 par mois.

Nous n'avons pas d'employé du nom de A. F. Leanglet ; mais A. M. Lenglet est gardien et guide au Lac-au-Canard (Saskatchewan), et ses appointements sont de $30 par mois.

M. R. H. Cook, sous-agent des terres fédérales à Arcola (Saskatchewan), $25 par mois.

Charles H. Bailey n'est pas à l'emploi du ministère de l'Intérieur.

Donald McLeod, garde-forestier à Macdowell (Saskatchewan), $50 par mois.

D. S. McGregor, sous-agent des terres fédérales à Rosthern (Saskatchewan), $50 par mois.

J. M. Dubois n'est pas à l'emploi du ministère, mais M. J. Dubois est sous-agent des terres fédérales au Lac-au-Canard (Saskatchewan), et ses appointements sont de $25 par mois.

Paul Wood n'est pas à l'emploi du ministère de l'Intérieur.

J. Hallonquist n'est pas à l'emploi du ministère mais A. Hallonquist est commis à Winnipeg, et ses appointements sont de $100 par mois.

John Wolfe, interprète à Winnipeg Manitoba), $100 par mois.

W. H. Fynn, guide à Cupar (Saskatchewan), touche $2 par jour de travail.

P. J. Hamilton, surveillant de la réserve de Kinistino, $800 par année.

Philip Wagner reçoit $25 par mois à titre de sous-agent d'immigration à Edmonton et $75 par mois à titre d'interprète au même endroit.

LES AGENTS D'IMMIGRATION EN BELGIQUE.

M. PAQUET, par l'organe de M. Blain, demande :

1. Combien le gouvernement canadien a-t-il d'agents d'immigration en Belgique?
2. Quels sont leurs noms? Depuis quand exercent-ils cette fonction?
3. Quel est le chiffre de leurs appointements?
4. Combien d'immigrants belges sont arrivés au Canada depuis 1896?
5. Depuis 1896, quel a été chaque année le chiffre de la dépense relative à l'immigration belge?

L'hon. M. OLIVER :

1. Un.
2. D. Tréau de Cœli. Depuis le 1er juillet 1898.
3. $1,200 par année.

4. Année 1896	380
" 1897	369
" 1898	265
" 1899	76
Premier semestre de l'année 1900	76
	59½
Année fiscale 1900-1901	132
" 1901-1902	223
" 1902-1903	303
" 1903-1904	858
" 1904-1905	796
" 1905-1906	1,106
Cinq mois de l'année 1906-1907	398
Total	4,982

5. Voici le coût approximatif de l'ouvrage fait en Belgique depuis que l'agence actuelle est établie :

1898-99	$2,937 50
1899-1900	2,609 00
1900-01	2,895 00
1901-02	2,513 00
1902-03	3,133 00
1903-04	3,736 00
1904-05	6,433 00
1905-06	3,762 25

PATURAGE—BAIL A J. R. CRAIG.

M. AMES demande :

1. Un bail pour terre à pâturage a-t-il été accordé le, ou vers le 2 août 1905, à John R. Craig?
2. Quel était le domicile dudit John R. Craig?
3. Ledit bail a-t-il été transféré? Dans l'affirmative, quand et à qui?
4. Quel est le présent détenteur du privilège?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui.
2. Meadow-Creek, Alberta.
3. Pas à la connaissance du département.
4. D'après les archives du département, c'est M. John R. Craig.

CESSION DE DEMANDES D'IRRIGATION.

M. AMES demande :

1. Depuis le 1er janvier 1905 combien de cessions de demandes d'irrigation ont été examinées et enregistrées par le département de l'Intérieur?
2. Dans chaque cas où il y a eu cession, quel était le nom et le domicile de la personne qui a obtenu la première autorisation?
3. Quel est le nom du détenteur du privilège et la date de chacun de ces divers transferts?

L'hon. M. OLIVER :

1. Treize.

2 et 3. Réponse contenue dans le tableau suivant :

Parties à qui l'autorisation fut d'abord accordée.	Adresse.	Cédant.	Cessionnaire.	Date du transport.
Jas. McDonough	High River, Alta.	Henry Smith et Ernest Tee.	Henry Smith	3 juin '05
Geo. Thos. Young	Priddis, Alta.	G. T. Young et Mme M. A. Reilly.	Henry Ford et Cora E. Ford.	5 oct. '05
E. H. Botterell	Montréal, P.Q.	A. C. Sparrow et J. L. Johnston.	H. E. G. Cooke	23 fév. '05
Jos. C. Farr	Maple-Creek, Sask.	Jos. G. Farr	David Bertram et C. McCarthy.	15 nov. '05
Messieurs Heber S. Allen, A. L. Allen, M. Leonard et E. Harker, faisant affaires sous la raison de H. S. Allen et Cie.	Cardston, Alta.	H. S. Allen et Cie.	The Cardston Milling Co.	21 juin '05
A. L. T. d'Eyncourt	Calgary, Alta.	A. L. T. d'Eyncourt.	Wm. M. Parslow et Jno. Hamiltou.	4 fév. '05
H. W. Carpenter	Nanton, Alta.	H. W. Carpenter	Malcolm Kane	23 janv. '06
S. W. Gebo	Blairmore, Alta.	S. W. Gebo	The Canadian-American Coal & Coke Co., Ltd.	24 sept. '06
"	"	"	" "	25 " '06
"	"	"	" "	25 " '06
Jno. L. Sexsmith	High River, Alta.	J. L. Sexsmith	Thos. A. Henry	19 juin '06
Wm. Edgar	Priddis, Alta.	Wm. Edgar	F. K. Paige	5 sept. '06
Robbins Irrigation Co.	Londres, Ang.	Robbins Irrigation Co.	Southern Alberta Land Co.	14 janv. '07

AFFAIRES DU CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Est-il vrai que le surintendant Sharp, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, doit être remplacé, et dans l'affirmative, par qui?

2. Est-il vrai qu'une délégation de l'Ile du Prince-Edouard s'est rendue auprès du Gouvernement au sujet de la gestion du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et de l'horaire d'hiver dudit chemin de fer et autres matières, et qu'elle s'est plainte de l'administration actuelle du chemin?

3. Des protestations ont-elles été adressées au département relativement à l'horaire d'hiver, et le département a-t-il l'intention de porter remède à cet état de choses?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Il n'a rien été décidé dans ce sens.

2. Aucune telle délégation ne s'est présentée au Gouvernement.

3. Il s'est fait des protestations à une assemblée publique, à Charlottetown, et il a été reçu des télégrammes de certains particuliers, avant qu'on eût fait aucun essai de l'horaire en question. S'il est démontré qu'il ne répond pas aux exigences raisonnables de la situation, il sera fait des modifications. Les rapports adressés au Gouvernement jusqu'à présent font voir que c'est le meilleur horaire qui puisse être suivi, étant donnée la réduction nécessaire du service des trains.

M. OLIVER.

M. LEFURGEY demande :

1. Le département a-t-il l'intention de faire droit aux réclamations de la veuve James Wiggins et Charles Malley dont les propriétés ont été brûlées à Alberton, lors d'un incendie allumé par une étincelle de locomotive du chemin de fer de l'île?

2. De nouvelles dépositions ont-elles été reçues au sujet de ces réclamations? Dans l'affirmative, qui a fait les déclarations et quelles allégations contenaient ces dernières?

3. Qui a présidé à la première enquête et quel a été le rapport fait à ce sujet?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Les réclamations de la veuve James Higgins et Charles Malley n'ont pas été prises en considération par le département.

2. Aucune.

3. G. A. Sharpe et A. B. Warburton, C. R. Il n'a pas été fait de preuve suffisante pour faire juger le chemin de fer responsable.

DROITS DE PORT A PICTOU.

M. LEFURGEY demande :

1. Combien de fois, par année, les droits de port sont-ils exigibles d'un navire, et de quelle manière sont effectués les paiements? Une partie de ces droits peut-elle être acquitée dans un port et une autre partie dans un autre port?

2. Est-il vrai que dans le port de Pictou, les droits sont perçus sur le même navire trois fois par année?

3. Le port de Pictou peut-il légalement percevoir plus de droits que d'autres ports? Et est-ce l'intention du Gouvernement de faire cesser cet état de choses, s'il existe? Dans la négative, pourquoi ne le fait-il pas?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Dans les ports auxquels s'applique "l'Acte des Maîtres de Ports", les droits de port ne se paient jamais plus de deux fois par année, quel que soit le nombre des ports dans lesquels les navires sont entrés et le nombre de fois qu'ils y sont arrivés. Aux premiers et aux seconds ports, les droits sont payables à l'arrivée. Ces droits ne peuvent être répartis entre les différents ports, ils doivent être payés comme l'exige l'acte.

2. Oui. Pour solder les dépenses nécessaires au soin et à l'entretien du port.

3. "L'Acte des Maîtres de Ports" ne s'applique pas au port de Pictou. Les droits payables à Pictou sont perçus d'après un statut spécial relatif à ce port (chapitre 63 des statuts de 1873), et ils peuvent être perçus légalement trois fois, d'après le chapitre 18 des statuts de 1890, même si un navire a déjà payé des droits de ports deux fois dans d'autres ports, pendant l'année. Le Gouvernement n'a pas l'intention de mettre fin à cet état de choses, parce que les raisons pour lesquelles ce privilège a été accordé existent encore.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—SERVICE TELEGRAPHIQUE.

M. A. A. McLEAN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il été averti par l'Anglo-American Telegraph Company que toute communication par télégraphe était suspendue entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme par suite de la rupture du câble?

2. Dans l'affirmative, quelle est la date et la nature de cet avis?

3. Des négociations ont-elles eu lieu entre le Gouvernement et la susdite compagnie au sujet de l'usage, par ladite compagnie, du télégraphe Marconi qui est sous le contrôle du Gouvernement?

4. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces négociations et en est-on venu à un arrangement définitif?

5. Le Gouvernement reconnaît-il que la susdite compagnie a le monopole du service télégraphique entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme?

6. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir une station de télégraphe Marconi à ou près Pictou, N.-E.?

7. Combien a coûté la construction et l'équipement de la station de télégraphie sans fil installée au Cap-Bear, et quel est le coût annuel de son entretien?

L'hon. M. FISHER :

1 et 2. Oui. Il a simplement appris la nouvelle de son agent à l'île du Prince-Edouard, le 10 janvier.

3 et 4. Oui, le Gouvernement a offert à la compagnie de faciliter la transmission des messages au moyen de la station Marconi qu'il a installée dans l'île, et au moyen d'appareils posés sur les bateaux au service du département de la Marine et des Pêcheries.

5. Le Gouvernement n'est pas prêt à admettre, sans autre examen, l'existence du monopole en question.

6. La question est à l'étude.

7. Construction. $5,000 ; entretien, $2,500 par année.

TERRES FEDERALES AU NORD-OUEST.

M. M. S. McCARTHY demande :

1. Y a-t-il des terres publiques dont on n'a pas encore disposé, dans la section 14, township 24, rang 1, à l'ouest du 5ème méridien, ou dans le township 24, rang 29 à l'ouest du 4me méridien?

2. Dans l'affirmative, des demandes ont-elles été reçues pour ces terres, de qui, à quelles dates et pour quelles parties desdites terres?

L'hon. M. OLIVER :

1. Il y a, dans la section 14, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, des lots pour maison de campagne, dont on n'a pas encore disposé. Il n'y a pas, dans le township 24, rang 29, à l'ouest du 4e méridien, de terre publique dont on n'ait pas disposé.

2. Les demandes suivantes ont été faites: 30 août 1900, William Pitman, Calgary, lots 12, 13, 14 et 15, pour maisons de campagne ; 23 mai 1902, A. M. Terrill, Calgary, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 et 15 ; 7 octobre 1902, John Hamilton, Calgary, lot 13 ; 17 octobre 1904, L. F. Fowler, Calgary, lot non décrit ; 25 mai 1905, W. L. Health, Carbon, lots 11 et 12, pour maisons de campagne ; 10 janvier 1906, R. H. McPhee, Calgary, tous les lots non encore concédés ; 15 janvier 1906, J. W. Little, London, Ontario, partie de cette propriété, contenant environ 48 acres, en faveur d'une personne innommée ; 17 janvier 1906, J. S. G. Van Wart, Calgary, blocs 9 et 10, lots 1, 2, 13 et 14, bloc 11, lots 1, 2, 8, 9, 10, 11, 12 dans le bloc 14, blocs 12 et 16 en entier ; 27 janvier 1906, William Pitman, Calgary, lots 1,3, 4, 12, 13, 14 et 15, pour maisons de campagne ; 30 janvier 1906, Howard Douglas, Banff, lots 1, 2, 3, 4, 5 et 6, bloc 9 ; 6 janvier 1906, W. L. Waines, Calgary, en faveur d'un client, lots 1-15 du parc (pour maisons de campagne) : 7 mars 1906, H. E. Gillis, Calgary, certains terrains non décrits dans la subdivision de la section 14. Ces demandes n'ont pas été prises en considération.

INTERCOLONIAL—CHARBON.

M. BARKER demande :

1. Les ingénieurs-mécaniciens sur les locomotives de l'Intercolonial se sont-ils plaints de la qualité du charbon employé sur ce chemin, ou ont-ils attribué à ce charbon les retards survenus ?

2. Combien de rapports semblables ont-ils été reçus ?

3. Quelle est la teneur de chacun des dits rapports ?

L'hon. M. EMMERSON :
1. Oui.
2. Sept.
3. Que le charbon fourni n'était pas de bonne qualité.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY : Je demande

Copie de tous papiers, rapports, explorations, estimations, correspondance et autres documents concernant le projet d'embranchement du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis un point à ou près O'Leary jusqu'à un point à ou près West-Cape.

Je désire simplement rappeler au Gouvernement qu'il est saisi de cette question d'embranchement depuis plusieurs années. Je la lui avais soumise avant les dernières élections fédérales, et il avait inscrit au budget certaines sommes pour études du tracé et autres travaux, et avait virtuellement promis que, aussitôt ces études faites et les renseignements nécessaires obtenus, les travaux de construction commenceraient. Mais il y a des années que nous attendons en vain. Il en est de ces travaux-là comme de presque tout ce qui se rapporte à l'île du Prince-Edouard. On a beau passer son temps à solliciter les ministres, ils ne nous donnent point satisfaction. Cet embranchement est très nécessaire, et j'espère que le ministre des Chemins de fer ou quelque autre membre du Gouvernement va nous assurer positivement que les travaux vont commencer, ou nous dire quelle est l'intention du Gouvernement à ce sujet.

Comme il s'agira plus tard des embranchements de l'île du Prince-Edonrd en général, je n'en dirai pas plus long au sujet de celui-ci pour le moment ; mais je désirerais que l'honorable ministre des Chemins de fer nous déclarât l'intention du Gouvernement par rapport au dit embranchement.

L'hon. M. EMMERSON : Monsieur l'Orateur, il n'y a pas d'objection à ce que cette motion soit adoptée et à ce que les documents soient déposés. Voici les faits : On a fait savoir au département qu'on désirait qu'il fût construit un embranchement depuis la ou près de la station O'Leary jusqu'à ou près de West-Cape, sur le côté sud de l'île. Or, on voudra bien se rappeler que le côté sud de l'île du Prince-Edouard est parsemé de ports, d'une extrémité à l'autre; que les moyens de communication le long des détroits sont absolument excellents, et que la population de l'île en profite dans une très large mesure. L'embranchement qu'on a demandé au Gouvernement de construire serait très court et réunirait la partie ouest de l'île du Prince-Edouard à West-Cape, qui est situé dans la partie sud. Je ne me souviens plus quelle serait la longueur de cet embranchement, mais je crois qu'elle serait de dix ou douze milles. Il a été proposé qu'on fît faire des études ou travaux d'exploration, et une certaine somme a été inscrite au budget, à cette fin.

La difficulté était de se procurer des ingénieurs pour faire les levés topographiques nécessaires pendant cette saison-là. Dès que le département aura recueilli certaines données et qu'il sera plus au courant de la situation, nous serons en état de prendre une décision.

A ma connaissance, il n'y a pas eu de promesses de construire cette ligne même. Je me suis engagé à faire faire des études sur le terrain et à me renseigner au sujet de cette question. Or, tous les rapports que j'ai reçus indiquent que, dans les circonstances actuelles, le cabinet ne serait pas excusable de faire les dépenses qu'entraînerait l'établissement de cette voie ferrée.

Cette partie de l'île n'est pas très large. A peine trouverait-on dans l'Ile du Prince-Edouard un endroit situé à plus de douze milles du chemin de fer. Parfois, il est possible de voir d'un côté à l'autre et un nouveau David pourrait lancer une pierre d'une rive sur la rive opposée.

M. LENNOX : Il lui faudrait une fronde.

L'hon. M. EMMERSON : Avec la fronde nécessaire, cela va sans dire.

La construction de nouveaux embranchements de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard est un grave problème. La population de la partie nord de l'île a certainement droit à beaucoup d'égards. Elle n'a pas de port ou, du moins, elle ne peut pas utiliser ceux qui existent. Le littoral est battu des tempêtes. Cependant, les riverains appartiennent à une excellente classe, mais ils sont privés des services du chemin de fer et même de tous moyens de transport, à certains époques de l'année. Plusieurs d'entre eux s'occupent de la périlleuse industrie de la pêche et pour le moins dire, ce n'est qu'à grands frais et en bravant le danger qu'ils peuvent se procurer des approvisionnements à l'aide de barques ou de voiliers.

J'ai cru que l'emploi de wagons électriques permettrait de résoudre le problème des embranchements projetés dans l'île du Prince Edouard. Si sur les embranchements existants on réussit à faire circuler des convois à l'aide de ces wagons électriques beaucoup plus économiquement qu'au moyen de la vapeur, nous aurons fait un grand pas vers la solution de la difficulté. L'exploitation du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard est soumise à de grands inconvénients. En été, des bateaux se rendent dans tous les endroits desservis par la voie ferrée et, en hiver, celle-ci n'a guère de marchandises à transporter. L'automne, avant la clôture de la navigation, les gens s'empressent de rendre leurs produits au marché. Ils chargent des bateaux à voiles et des steamers de tout ce qu'ils ont à trans-

porter sur la terre ferme, de sorte qu'il faut, l'hiver venu, dépenser beaucoup pour la circulation des trains de voyageurs sans qu'il y ait de trafic pour rétablir l'équilibre. Toutefois, ce sont là des inconvénients auxquels il faut se soumettre et je ne m'en plains pas. On les avait prévus dès le commencement sans s'en rendre un compte exact au moment de l'établissement du chemin de fer par la population de l'île. Cependant, on les connaît mieux aujourd'hui et on avoue généralement que l'exploitation d'un chemin de fer ne sera jamais une entreprise avantageuse. A vrai dire, les insulaires méritent des égards et ils en reçoivent de tous côtés.

L'honorable député nous reproche de ne pas nous occuper de ces questions. Eh bien, nous nous sommes occupés de celle-ci. Nous n'aurions jamais mis ce projet à l'étude, s'il s'était agi d'une autre partie du Canada. Mais, vu l'isolement de l'île du Prince-Edouard et l'état de choses qui y règne, j'avoue qu'il y a lieu de l'examiner. J'espère que l'essai que nous tentons prouvera que l'emploi de wagons électriques nous donnera le moyen de faire circuler à peu de frais les trains des embranchements du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et les convois suburbains de l'Intercolonial. A ce sujet, je puis dire qu'il se construit à Moncton trois wagons électriques destinés à l'Intercolonial. Nous avons aussi donné l'ordre d'en construire deux dans les ateliers du chemin de fer de Charlottetown. Ceux-ci circulent sur les embranchements du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Par là, j'espère diminuer les frais d'exploitation de manière à pouvoir dorénavant augmenter le nombre des trains et démontrer la possibilité de donner un meilleur service à la population de la partie nord de l'île.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre suppose qu'il y a une multitude de ports. Nous en avons quelques-uns d'assez bons mais, dans le voisinage de West-Cape, il n'y a pas d'endroit qui puisse servir de port ni de moyens d'en établir sauf à grands frais. Le chemin de fer qui se rendrait à West-Cape traverserait un pays plat à pentes douces et pourrait se construire à bon marché. Sur une distance de vingt à trente milles à l'est et à l'ouest, il ne se trouve aucune voie ferrée. Ainsi, ce chemin de fer desservirait une grande étendue de pays, bien qu'il n'y ait apparemment que quatorze milles entre le rivage et le réseau principal. Il y aurait des deux côtés de cet embranchement jusqu'au cap douze à quinze milles de territoire habité par une population qui a beaucoup de mal à s'approvisionner de charbon et des autres choses nécessaires à Summerside, car elle doit, pour le transporter sur la côte occidentale, le charrier sur une distance de dix ou quinze milles. Elle a aussi beaucoup de difficultés à rendre ses produits au marché. L'honorable ministre sait que les cultivateurs ont beaucoup de peine à franchir de douze à quinze milles pour aller vendre leurs produits. Tout porte à croire qu'on ne perdrait rien en construisant un embranchement de chemin de fer sur ce territoire que j'ai traversé en tous sens et qui, je le sais, est l'une des parties les plus fertiles de l'île. J'espère que le ministre fera terminer les études sur le terrain. Si les wagons électriques donnent de bons résultats, j'ai lieu de croire que le ministère établira cet embranchement, ainsi qu'il l'a promis.

Le ministre dit qu'il n'y a pas eu d'engagement formel. C'est la même tactique dont le Gouvernement se sert à l'égard de l'entretien des communications en hiver, de l'établissement d'une ligne télégraphique et de presque toutes les questions importantes qui concernent les habitants de l'île du Prince-Edouard. Il est probable que lui ou le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dira qu'il n'y a pas eu de promesse formelle d'un nouveau navire pour le service d'hiver il y a deux ans, ni de renouvellement de cette promesse l'année dernière. La population de l'île en a assez des promesses ministérielles et elle exige que les ministres se remuent.

J'avoue que sur la côte septentrionale de l'île, il y a plusieurs endroits qui ont besoin d'un embranchement, mais ils ne sont pas plus pressés que cette région très peuplée en faveur de laquelle je demande l'établissement d'une voie ferrée qui reliera West-Cape et O'Leary-Station.

Le chemin de fer de l'Etat dans l'île du Prince-Edouard ne rapporte rien, dit le ministre. Il y a de bonnes raisons pour cela. L'une c'est que les autorités n'ont pas observé les conditions imposées lors de l'union. Tout porte à croire que cette ligne donnerait un excédent de recettes sur les dépenses si elle était reliée aux autres lignes du réseau des chemins de fer de l'Etat. Que le ministre et ses collègues mettent à l'étude le projet de relier par un tunnel l'île à la terre ferme. Qu'ils calculent ce que rapporterait le transport des marchandises confiées au chemin de fer—soit à peu près tous les produits de l'île—par ce tunnel jusqu'à l'Intercolonial. Ils constateront, je crois, que les recettes leur permettraient de supprimer le déficit, qui a été de $50,000 l'an dernier, et d'accomplir beaucoup d'autres choses. De plus, le percement de ce tunnel augmenterait les recettes de l'Intercolonial de $150,000 par année, probablement. Il ne profiterait pas seulement aux chemins de fer de l'Etat mais à tous les producteurs de l'île du Prince-Edouard qui verraient leurs produits renchérir. Le ministre a eu raison de dire qu'à certaines époques de l'année il faut se hâter d'envoyer les produits au marché. Leur trop grande abondance oblige alors les cultivateurs à accepter le quart ou, peut-être, la moitié du prix qu'ils obtiendraient dans les provinces voisines. Il y a, par exemple, les pommes de

terre dont la résolte annuelle est d'environ 2,000,000 de boisseaux. Il faut les porter au marché dans les premiers jours du printemps ou dans les derniers jours de l'automne, de sorte qu'elles ne rapportent que 25 cents par boisseau tandis qu'elles se vendent de 45 cents à 60 cents dans les autres provinces. La même remarque s'applique plus ou moins à la vente de tous les produits de l'île du Prince-Edouard.

Une autre chose dont les insulaires ont à se plaindre, c'est l'obligation où ils sont de payer trois fois pour le transport de leur denrées à des faibles distances. Il s'ensuit qu'ils doivent souvent payer trois fois aussi cher que les producteurs qui peuvent se serde l'Intercolonial. Il saute aux yeux de tous ceux qui envisagent la situation que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard donnerait de jolies recettes, s'il était convenablement relié aux autres voies, de communication du pays. C'est au ministère, c'est à l'Etat qu'incombe le devoir d'effectuer ce raccordement et de respecter les engagements pris lors de la confédération. Je le répète, nous ne resterons pas calmes si nous n'obtenons pas justice, si le ministère refuse de se rendre à nos légitimes demandes. Les représentants de l'île du Prince-Edouard, du moins ceux qui font partie de l'opposition, ne cesseront pas leurs instances auprès du Gouvernement, et, au besoin, ils suspendront le cours des affaires jusqu'à ce qu'ils aient obtenu justice.

M. TALBOT : Ce n'est pas sans étonnement que j'ai entendu le représentant de Prince (M. Lefurgey) exiger avec tant de véhémence la construction d'un embranchement de ce chemin de fer dans l'île du Prince-Edouard. Il me paraît manquer de mémoire. En remontant deux ou trois ans en arrière, il se rappellerait avec quel acharnement il a combattu le projet d'un chemin de fer transcontinental entre la Chaudière jusqu'au Nouveau-Brunswick. Il s'apitoie sur le sort des cultivateurs qui doivent franchir une distance de quinze milles pour se rendre dans un port ou à une gare de chemin de fer. Dans les circonstances que j'ai mentionnées, nous lui avons dit que, dans plusieurs comtés de la province de Québec qui renferment autant d'habitant que toute l'île du Prince-Edouard, des cultivateurs devaient parcourir de soixante à soixante-dix milles pour se rendre à une station de chemin de fer. Malgré cela et en dépit de nos supplications, il a repoussé le projet. Aujourd'hui, il vient nous dire que la construction d'un embranchement s'impose et qu'il n'aura de cesse tant qu'il ne l'aura pas obtenu, parce que certains cultivateurs doivent se rendre à douze ou quinze milles pour prendre le chemin de fer. Il doit comprendre que ce qui serait aujourd'hui utile à l'île du Prince-Edouard aurait alors été utile à la province de Québec, et se souvenir qu'il a à maintes reprises refusé d'approuver l'établissement d'une ligne transcontinentale de chemin de fer.

M. LEFURGEY : Je nie cette accusation. Je n'ai jamais refusé d'approuver la construction d'une voie ferrée dans n'importe quelle partie du Canada. J'ai pu repousser les propositions des amis de l'honorable député (M. O. E. Talbot).

Mais je crois qu'avant plusieurs années les événements prouveront que l'opposition a eu pleinement raison dans cette circonstance. Je n'ai jamais combattu une demande légitime relative à l'établissement d'une voie ferrée au Canada, bien que j'aie blâmé la manière dont le cabinet entendait exécuter cette entreprise.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LE PRIX DU BOIS AU NORD-OUEST.

M. JOHN HERRON (Alberta) demande l'adoption du projet de résolution suivante :

Que, pour favoriser les progrès rapides et la prospérité des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, il importe de fournir du bois de construction aux colons à un prix aussi bas que possible tout en laissant un profit raisonnable aux fabricants de bois.

Que les prix exigés pour le bois de construction sont considérés par les colons comme déraisonnables et excessifs.

Qu'il est allégué, de la part des colons, qu'une coalition illégale existe entre les fabricants et les marchands de bois dans le but de hausser indûment les prix.

Qu'un comité spécial composé de neuf membres soit nommé pour faire une enquête sur cette question, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, et d'interroger des témoins sous serment.

En soumettant à la Chambre ce projet de résolution, je crois être l'interprète des sentiments et des vœux de 95 p. 100, au moins, des habitants des trois grandes provinces des prairies de l'Ouest. Selon moi, jamais la députation n'a été saisie d'une proposition dont l'adoption aurait causé, aux habitants de cette partie du pays, autant de joie que ce projet de résolution en faveur d'une enquête sur la situation du commerce du bois.

Tout le monde doit admettre que rien ne serait plus propre à favoriser la colonisation rapide de ces territoires qu'un approvisionnement suffisant de bois de construction à des prix raisonnables. Plusieurs députés connaissent et tous peuvent facilement comprendre les difficultés que le colon doit surmonter en se fixant sur une terre. Il est évident que le bois est l'un des premiers articles dont il a besoin—il lui faut du bois pour se construire une habitation afin de se mettre à l'abri avec sa famille.

Là-bas, nous croyons que le prix du bois est excessif. On comprend aisément l'inconvénient que le cultivateur éprouve lorsqu'il est obligé de payer $30 pour du bois qu'il devrait pouvoir se procurer au prix de $20. Cette cherté excessive ne nuit pas

seulement au peuplement rapide des plaines de l'Ouest ; elle entrave aussi les progrès des villes et des villages. La population intéressée croit qu'il existe entre les fabricants de bois une coalition commerciale à laquelle s'appliquent les dispositions du code pénal dont l'article 516 est ainsi conçu:

Un complot pour restreindre le commerce est une convention entre deux personnes ou plus de faire ou faire faire une chose illégale dans le but de restreindre le commerce

520. Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de pas plus de $4,000 et de pas moins de $200, ou d'un emprisonnement ne dépassant pas deux ans, et si c'est une corporation, elle est passible d'une amende de pas plus de $10,000 et de pas moins de $1,000, tout individu qui, illégalement conspire, se coalise, convient ou s'entend avec un autre, ou avec une compagne de chemins de fer, de steamers, de bateaux à vapeur ou de transport,—

a) Pour limiter indûment les facilités de transport, de production, de fabrication, de fourniture, d'emmagasinage ou de commerce de tout article ou denrée qui peut faire l'objet d'un trafic ou d'un commerce ; ou

b) Pour restreindre le trafic ou le commerce de tout tel article ou denrée, ou lui nuire ; ou

c) Pour empêcher, limiter ou diminuer indûment la fabication ou la production de tout tel article ou denrée, ou pour en élever déraisonnablement le prix ; ou

d) Pour prévenir ou diminuer indûment la concurrence dans la production, la fabrication, l'achat, l'échange, la vente, le transport ou la fourniture de tout tel article ou denrée, ou dans les tarifs d'assurances sur la vie ou les propriétés.

Je crois, monsieur l'Orateur, que le commerce de bois est aujourd'hui l'objet d'un complot qui tombe sous le coup des dispositions que je viens de lire. Naturellement, on me dira peut-être qu'il est plus facile de prétendre qu'une coalition commerciale existe que d'en démontrer l'existence. Cependant, je soutiens dans cette enceinte qu'il existe un complot de cette nature. Je citerai un court extrait d'un article paru dans le "Albertan", de Calgary, journal qui appuie le ministère. C'est l'édition du 27 décembre 1906 :

La question du trust des marchands de bois et des moyens auxquels il a recours devient l'une des plus graves que ce pays ait à résoudre. Le prix du bois est plus élevé qu'il n'est nécessaire pour permettre aux marchands de réaliser un bon bénéfice et plus élevé que celui que nous pouvons payer. Ce n'est pas la première fois qu'un pareil état de choses règne. Il y a environ deux ans, a eu lieu une tentative d'accaparement de la part des mêmes maisons qui sont aujourd'hui responsables du renchérissement du bois.

Le profane, et par ce mot il faut entendre celui qui n'a pas mûrement examiné la question, est porté à croire que les fournisseurs de bois tiennent la situation dans le creux de leur main. Il n'en est rien, tant s'en faut, et avant longtemps seront prises des mesures qui ramèneront sans conteste le bois à un juste prix. Le bois est un article nécessaire dans un pays jeune et prospère et on n'est pas plus excusable d'en rendre le prix presque inabordable tout en restreignant l'approvisionnement que les boulangers de l'Alberta ne seraient excusables de porter à $1 le prix du pain. Il est temps que le ministère mette un frein à la rapacité de ces vampires en admettant le bois en franchise.

Je pourrais citer des articles semblables parus dans des douzaines de journaux du Nord-Ouest. Je pourrais lire des vingtaines de lettres renfermant les mêmes accusations. Mais je n'abuserai pas de l'indulgence de la Chambre. On comprend qu'il m'est difficile d'affirmer qu'une coalition commerciale existe.

Naturellement, je ne suis pas en mesure de faire cela, mais j'affirme que je crois qu'il y a une coalition et je crois de plus que si le Gouvernement accepte cette résolution et fait une enquête sérieuse il aura la preuve qu'il existe une coalition. Je suis informé de la manière la plus certaine que les commerçants de bois de la Colombie-Anglaise se réunissent à certains intervalles, qu'ils ont une organisation régulière et emploient un secrétaire trésorier. Cette organisation ne limite pas ses opérations à la province de la Colombie, mais elle a des bureaux dans les trois provinces des prairies où elle vend la plus grande partie de son bois ; c'est aussi un fait reconnu qu'à la suite de chacune de ses assemblées de l'association le prix du bois subit une hausse de $2 par mille pieds. J'apprends de source certaine que cette association impose à ses membres qui enfreignent ses règlements et vendent leur bois à un prix plus bas que celui fixé à ses réunions une amende de $50 par chargement de wagon de bois pour la première infraction ; pour la 2e elle est de $100 par wagon, et probablement qu'à la 3e les membres sont renvoyés de l'organisation. Je sais aussi de source absolument certaine que cette ligue a expulsé de son sein plusieurs commerçants de bois. Elle ne se contente pas de réglementer le prix du bois qu'elle vend elle-même, mais elle va jusqu'à fixer le prix auquel doivent le vendre les marchands de détail dans les trois provinces de l'Est. Si un marchand de détail vend du bois à un prix moindre que celui fixé par l'association, il est aussi mis à l'amende à la première et deuxième infraction aux règlements, et finalement expulsé de l'association. Si le Gouvernement accepte ma résolution et ordonne l'enquête que je demande, je crois que je puis faire entendre des témoins qui prouveront que cette association qui comprend les propriétaires de scieries mécaniques, s'est conduite de la manière que j'ai indiquée dans la vente de son bois.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si ce que je dis est exact, ou à peu près, cet état de choses doit certainement nuire beaucoup au développement de l'Ouest. Les colons ont déjà assez de difficultés à combattre sans qu'on les oblige a payer des prix exorbitants pour l'une des principales nécessités dans leur établissement. Je n'entrerai pas dans plus de détails sur la question et je terminerai mon discours en demandant au

Gouvernement d'accepter ma résolution. Je déclare sous ma responsabilité que si le Gouvernement accepte ma résolution, je crois que je pourrai fournir les noms de personnes qui seront en mesure de faire la preuve de ce que j'ai dit.

M. KENNEDY : Monsieur l'Orateur, je ne m'opposerai pas du tout à la nomination d'un comité de ce genre, mais je dirai qu'il y a deux côtés à la question. Je ne sais pas si l'honorable député d'Alberta (M. Herron) inclut les commerçants de bois de la Colombie-Anglaise dans son accusation oui ou non, mais son discours porte à croire qu'il les inclut. Je sais que les scieries de la côte ne font pas payer leur bois plus cher que ne le justifient les conditions générales du pays. Lorsqu'un propriétaire de scierie est obligé de payer de $8 à $12 par mille pieds pour les billots, puis y ajouter le coût du flottage, le risque des pertes, le coût du sciage et les faux frais, il ne lui reste pas beaucoup de profit au prix auquel il vend aujourd'hui le bois ordinaire de construction aux consommateurs du Nord-Ouest. Si l'honorable député d'Alberta examine la question à fond, il découvrira que ce sont les taux de chemins de fer sur le transport du bois qui sont la cause du haut prix auquel il se vend, parce que les compagnies de chemins de fer font de cette source plus de profits que les commerçants de bois eux-mêmes. Il est bien bon de dire que le bois est une nécessité première, que c'est une des premières choses dont le colon a besoin. C'est vrai, mais le colon a aussi besoin de beaucoup d'autres choses. Il lui faut de la quincaillerie, des outils, des instruments et des harnais pour ses chevaux, et toutes ces choses paient des droits de douanes, tandis qu'il n'y en a pas sur le bois, et il y a quelques années, lorsque les commerçants américains vendaient leur bois dans le Manitoba à un prix moindre à Winnipeg que les propriétaires de scieries de la Colombie-Anglaise payaient leurs billots, ils n'avaient aucune protection tandis que les cultivateurs étaient bien aise de profiter de tous leurs avantages à cette époque.

Je ne les blâme pas pour cela, mais si l'on considère que le propriétaire de scieries est obligé de payer des droits sur tout ce dont il a besoin dans l'exploitation de son industrie, qu'il est obligé de se procurer ses provisions de bouche des cultivateurs du Nord-Ouest—et il préfère les acheter d'eux à conditions égales—je suis certain que cette Chambre comprendra les désavantages qu'il y a à combattre. Cependant, du moment que l'on parle d'imposer un droit sur le bois, les cultivateurs de l'Ouest protestent. Je comprends que chacun en ce bas monde cherche son propre intérêt et cela me semble avoir été le cas lorsque les commissaires nommés pour faire l'enquête sur le tarif, l'année dernière, ont constaté que chaque branche de commerce veillait avec jalousie sur ses propres intérêts. Ceux qui sont engagés dans un commerce quelconque ne s'occupent pas des intérêts de leurs voisins. Je suppose que mon honorable ami considère la question à ce point de vue, mais en ce qui concerne les propriétaires de scieries de la côte—je ne parle pas de l'association de ceux de la montagne—ils ne vendent pas leur bois à un prix trop cher, si l'on considère le prix qu'ils paient les billots et leurs autres approvisionnements.

L'hon. M. OLIVER : On ne peut exagérer l'importance de la question du bois dans le développement des prairies, pas plus que l'importance de cette partie du pays au point de vue de la prospérité générale du Canada. Conséquemment, lorsqu'on déclare dans cette Chambre qu'il existe un état de choses militant contre le développement de l'Ouest, cette déclaration mérite toute considération, et je suis certain que le Gouvernement est tout aussi désireux que l'honorable député (M. Herron) peut l'espérer, de fournir tous les moyens possibles de faire une enquête afin d'arriver à un règlement satisfaisant de cette question importante. Mais il y a certainement deux côtés à la question. L'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) a dit que ce sont les conditions générales du pays qui ont augmenté la valeur du bois comme de presque toutes les choses nécessaires à la vie. Je ne crois pas que personne trouve à redire à l'état actuel du pays, dont tout le monde est heureux, mais en même temps, on doit admettre que vu la demande très active qui existe présentement sur le marché, il est possible que les propriétaires de scieries et les commerçants de bois se coalisent pour le maintien de leurs prix, ce qui, nécessairement, fait ouvrir les yeux de tous ceux qui ont besoin de bois. Que le soupçon d'une entente soit justifié ou non, il n'en est pas moins vrai qu'il existe et conséquemment, il est du devoir du Parlement, en vertu de la loi, de s'occuper de la question. Le Gouvernement consent à accepter la proposition de l'honorable député et à prendre les mesures qui seront nécessaires.

M. McCARTHY (Calgary) : Monsieur l'Orateur, je suis très heureux que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) accepte la proposition. Vu qu'il a toujours été considéré comme un champion du colon, je puis l'assurer qu'il n'y a pas une question à laquelle le colon de l'Alberta s'intéresse plus que celle du prix du bois. Je désire répondre à une ou deux remarques de l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy), et dire aussi que j'espère, si cette motion est adoptée, que l'enquête devra être entière, libre et complète, et non pas ressembler à quelques-unes des enquêtes qui ont été faites dans cette Chambre ou dans ces édifices parlementaires à la dernière session, lorsqu'on essayait continuellement d'étouffer les témoignages. L'honorable député de New-Westminster a dit que l'augmentation dans le prix du bois de sciage était due à l'aug-

mentation dans le coût des billots. S'il compare les prix de l'association des commerçants de bois de la Colombie-Anglaise, avec le coût des billots, il constatera que l'augmentation est plus forte dans le prix du bois de sciage que dans le coût des billots. Il ne peut y avoir de doute qu'il existe une coalition, une conspiration ou une association de personnes qui sont réunies et s'entendent pour augmenter les prix et empêcher la concurrence.

Il ne peut y avoir de doute à ce sujet, et si l'on me permet de faire allusion à certaines choses que nous croyons pouvoir établir à l'enquête, je dirai que nous espérons pouvoir prouver qu'il existe dans la province de la Colombie-Anglaise trois, ou au moins deux associations, une connue sous le nom de "Mountain Lumber Manufacturing Association", et l'autre sous le nom de "British Columbia Lumber and Shingle Manufacturing Association". Il y a aussi l'association nommée "The Pacific Coast Lumbermen's Association", et on m'informe que cette dernière agit à l'unisson et coopère avec les autres. Il y a aussi des associations locales établies dans les différentes provinces, et je veux faire remarquer que ce dont se plaint la province de l'Alberta aujourd'hui, bien qu'elle touche à une province qui est probablement le pays le mieux boisé du monde, où le bois est inépuisable et qui possède les meilleures scieries mécaniques, et des gens nés dans le métier et qui en ont l'expérience, c'est que malgré tout cela elle soit obligée de payer son bois toujours plus cher. Les prix augmentent continuellement, et les choses en sont arrivées au point qu'un colon est obligé de donner pour mille pieds de bois brut presque la valeur de deux acres de bonne terre. Si le gouvernement actuel désire aider aux colons dans leurs difficultés, il ne doit rien négliger; son premier devoir, s'il veut que tous les avantages qu'il offre à ceux qu'il désire amener dans ce pays leur soient utiles, est de faire une enquête sur cette question, et pourvoir à ce que le chapitre des dépenses ne soit pas un empêchement à ce qu'elle soit des plus complètes. J'ai dit qu'il y avait dans la Colombie-Anglaise deux ou trois associations principales; il y a dans les provinces des associations locales ou association de marchands. Dans l'Alberta, il y a une association connue sous le nom de "The Retail Lumber Dealers Association". Cette association a eu son assemblée générale le 6 février 1906. Si la connaissance des noms des officiers de cette association peut être utile au Gouvernement dans son enquête et aider à amener les témoins devant le comité, je vais les donner. Leurs noms sont: P. A. Prince, Calgary, président; E. M. Grogan, Calgary, secrétaire-trésorier; il y a dans l'association d'autres employés dont je n'ai pas besoin de faire connaître les noms. On lit à la page 1 des règlements de cette association le but pour lequel elle est formée. Le voici:

Nous reconnaissons le droit absolu et la nécessité pour chaque personne, association ou corporation, de fixer et d'établir tels prix qui lui ou leur permettront de réaliser un profit juste et honnête sur tout bois et produit de bois qu'ils vendront, et de faire tel marché ou arrangement avec cet objet en vue, ou qu'ils pourront juger à propos de faire sans déraisonnablement augmenter les prix ou empêcher ou diminuer illégitimement la concurrence dans la vente de ces produits.

Ce petit livre est la constitution de l'association locale qui existe dans l'Alberta, et je vois que dans le mois d'août cette association a envoyé un délégué à l'assemblée de la "Mountain Lumber Manufacturing Association". Ce délégué a fait son rapport à l'association locale, et je tiens dans la main une copie de ce rapport. Il dit:

J'ai groupé toutes les différentes plaintes que notre association désire faire et en voici l'énumération:

La Elk Lumber Company est la seule qui ait en réalité contrevenu aux règlements en vendant directement du bois aux consommateurs et aux entrepreneurs; elle a aussi fait une expédition de bois à la ville de Innisfail. Comme résultat de notre discussion à ce sujet, le comité a nommé quatre délégués: MM. P. Lund, A. Leach, M. Dulmage et G. P. Wells pour aller à Fernie conférer avec M. Boynton qui est le gérant de la Elk Lumber Co.

Cette compagnie a consenti à s'unir aux deux associations et à l'avenir n'expédiera du bois qu'aux marchands réels. La raison que l'on a donnée pour avoir expédié du bois aux entrepreneurs dans le sud de l'Alberta a été que l'association a été formée très rapidement et comme la compagnie exportait déjà depuis quelque temps du bois à ces entrepreneurs. c'était une chose difficile que de rompre soudainement, et plutôt que de froisser ses anciens clients, la compagnie a décidé de leur expédier quelques wagons de bois, mais elle a graduellement abandonné ce genre de commerce.

Le rapport de ce délégué dit que l'un des deux propriétaires de scieries qui n'était pas dans le syndicat a consenti à y entrer. Il est intéressant de connaître la suite des règlements, et en les examinant je constate que les directeurs de l'association locale détermineront eux-mêmes qui sera éligible comme membre de l'association. A la page 3, les règlements disent:

Les directeurs décideront si, pour des motifs valables, il n'est pas désirable de laisser entrer une personne dans l'association.

D'après moi, cela signifie que l'association a le droit de dire: Nous sommes suffisamment de marchands ici dans ce commerce pour le moment, et nous ne désirons pas vous admettre comme membre; conséquemment, vous ne pouvez être membre de cette association et dans ce cas-là, vous ne pouvez acheter un morceau de bois dans la Colombie-Anglaise aujourd'hui. Tel est l'état de choses qui existe aujourd'hui et a existé depuis quelque temps dans la Colombie-Anglaise. Il y a longtemps que cette question est discutée dans la presse et dans

le public. Voici un extrait d'un article du journal " Province " de Vancouver.

M. MACPHERSON : Quelle est la date de cet article ?

M. McCARTHY (Calgary) : Il date de deux ans environ. Il est ainsi conçu :

On dit qu'à moins qu'une personne soit membre de l'association, il lui est impossible d'acheter du bois et du bardeau sur la côte. Des gens qui n'etaient pas membres de l'association ont essayé bien souvent d'acheter du bois à Vancouver, mais on leur a toujours refusé ce droit. Bien que la concurrence soit restreinte davantage, on peut encore ouvrir dans une ville ou un village un deux ou plusieurs clos à bois. Tous ces propriétaires de clos sont cependant obligés de ne pas vendre au-dessous des prix fixés. Comme on a affirmé de nouveau hier à Vancouver que la concurrence dans les territoires du Nord-Ouest et dans le Manitoba était si restreinte qu'aucun étranger ne pouvait devenir membre de la North West Lumber Dealers Association, la "Province" a télégraphie à son correspondant à Winnipeg lui demandant de se renseigner au sujet de ces faits. La dépêche suivante explique en quel état sont les choses dans le moment. Les propriétaires de scieries de Vancouver ayant protesté contre certaines déclarations faites par M. G. L. Lawrence, M. L. A.pour Glenora, Manitoba, dans une entrevue publiée dans la "Province" nous devons réitérer que M. Lawrence est venu dans cette ville dans le but d'acheter de 25 à 30 wagons de bois et de bardeau, et non pas " un wagon ou deux ", ainsi que veut le faire croire un propriétaire de scierie dans une entrevue accordée à un journal du matin. M. Lawrence désire établir un clos de bois à Glenora, et est venu à Vancouver pour acheter son bois. Il voulait payer comptant, mais les propriétaires de deux scieries ont refusé de lui en vendre. Ils ne voulaient rien avoir à faire avec lui, dit-il, parce qu'il n'était pas membre de l'association des marchands qui vendent le bois de la Colombie-Anglaise dans le Nord-Ouest et le Manitoba. Il n'est pas venu à Vancouver pour acheter une petite quantité de bois aux prix du gros, il est venu pour acheter un train complet, mais comme il n'était pas membre de l'association des marchands à l'est des Montagnes on n'a pas voulu lui vendre, à ce qu'il prétend. Dans l'opinion d'un certain nombre de citoyens de Vancouver, le fait que M. Lawrence désire ouvrir dans le Manitoba un clos de bois avec du bois acheté à Vancouver donne une autre physionomie au refus qu'il a subi ici de la part des propriétaires de scieries. S'il n'avait demandé qu'à acheter un petit approvisionnement particulier on ne pourrait peut-être pas critiquer aussi sévèrement l'action de l'association.

Voilà la manière dont il a été accueilli et d'autres qui ont fait depuis les demandes de ce genre ont reçu le même traitement. La " British Columbia Lumber and Shingle Association " expédie des circulaires. Je possède ici la circulaire n° H 37, donnant les prix qui seront appliqués le 13 novembre 1903 :

POUR LES MARCHANDS SEULEMENT.

La Brittish Columbia Lumber & Shingle & Manufacturers Association.

M. M. S. McCARTHY.

CATALOGUE.

Annulant les prix de tous les autres catalogues précédents.

Sujet à être changé sans autre avis.

Aucun agent ou vendeur n'a le droit de changer ses prix ni de modifier en aucune manière le catalogue.

J'ai aussi par devers moi les autres catalogues ; J, applicable le 14 avril 1904 ; M, applicable le 4 janvier 1906 ; M, applicable le 3 mai 1906 ; 13, applicable le 8 août 1906.

On me dit que depuis la publication de la dernière cote dont j'ai ici une copie, les prix ont été augmentés de $1.50 par 1,000 pieds sur toutes les qualités.

Les deux ou trois associations de la Colombie-Anglaise envoient périodiquement des cotes à leurs agents dans les provinces d'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba et ceux-ci ne peuvent détailler à meilleur marché qu'aux prix indiqués, à moins de payer une amende, d'encourir une peine ou d'être congédiés. On remarquera qu'entre les mois de février et décembre 1906, les prix ont triplé ou plus que triplé dans l'Alberta. Cela est très évident. J'ai raison de croire que cette coalition existe depuis quelque temps, car j'ai la copie des prix courants que les membres de l'association ont envoyées depuis une couple d'années à l'association dite des revendeurs dans les différentes provinces. Il y a peu de temps, environ un an, la Rothsay Lumber Company, de Mara, dans la Colombie-Anglaise, vendait du bois de sciage, bien qu'elle ne fût pas dans la coalition. Ses prix, d'après la cote, étaient bien moins élevés en 1905 que ceux de la coalition, et je vois qu'elle a allégué certaines raisons pour son refus de vendre du bois aux détaillants de la province. Ceux-ci ont également une association, et s'ils jugent à propos de ne pas accepter telle ou telle personne comme membre, libre aux directeurs de le faire.

Qu'est-ce qui justifie un tel état de choses dans le commerce de bois? Quiconque désire se livrer au commerce des épiceries ou à un commerce quelconque dans la province d'Alberta n'est pas obligé de faire le tour d'une association d'épiciers afin de s'assurer si les profits sont assez élevés dans un certain village pour lui permettre de se risquer dans l'entreprise. Il ouvre son magasin et se lance dans les affaires sans demander permission à personne. Mais si un homme désire s'engager dans le commerce de bois dans la province d'Alberta, il doit au préalable obtenir la permission de l'association et payer sa contribution. Je n'ai pas le moindre doute que les mêmes méthodes existent dans les provinces de Saskatchewan et de Manitoba. C'est ce contre quoi je m'élève.

Voici quelques-unes des raisons alléguées par les compagnies indépendantes pour ne pas exécuter les commandes. En voici une datée du mois d'août 1906 :

Nous vous retournons ci-joint vos commandes et nous regrettons de ne pouvoir les exécuter, vu qu'elles sont pour des marchands qui ne sont pas régulièrement établis. Nous pourrions livrer aux usines de MM....., pourvu qu'on nous prouvât que le bois est pour leur propre usage dans l'usine. Tâchez de nous faire tenir ces ordres par l'entremise d'un marchand régulièrement établi dont vous trouverez la liste ci-contre.

Ceci prouve que ces marchands ont envoyé aux fabricants d'Alberta la liste de certains marchands de bois par l'entremise desquels ils peuvent se procurer du bois. Voici une autre raison alléguée dans le mois de mars dernier par une maison bien connue de la Colombie-Anglaise pour ne pas exécuter les commandes :

Nous pourrons livrer le bois au temps voulu, pourvu que vous puissiez le faire venir par l'entremise d'un des marchands de votre localité. Nous avons décidé de ne plus expédier directement aux constructeurs, ayant découvert que c'était contraire à nos intérêts. Espérant que vous nous ferez parvenir vos commandes par l'entremise d'un de vos marchands, nous vous donnerons satisfaction.

C'est contre leurs intérêts, parce que la coalition force tous ceux qui vendent du bois dans la Colombie-Anglaise à devenir membres de l'association. Je crois avoir donné assez de renseignements au Gouvernement, monsieur l'Orateur, pour le justifier d'instituer une enquête, et si je puis lui être utile en l'aidant à se procurer plus amples informations, je m'empresserai de le faire pour prouver qu'il existe aujourd'hui une coalition illicite. Cette question est du domaine du gouvernement fédéral. On me dit qu'il y a dans la Colombie-Anglaise deux ou trois grandes associations qui sont affiliées aux associations d'un caractère local. M. R. H. Alexander est secrétaire d'une de ces associations et son fils, B. F. Alexander, de Seattle, territoire de Washington, est secrétaire de la Pacifique Coast Association. Ils sont également intéressés dans les association locales. Le Gouvernement ne devrait pas avoir de difficulté à commencer son enquête et à la conduire vigoureusement, en assignant les témoins voulus devant la commission quand elle sera formée. La situation est la même aujourd'hui qu'il y a deux ans. L'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) m'a bien amusé en déclarant que la raison du prix élevé du bois était le prix excessif du transport en chemin de fer. Le Pacifique-Canadien transporte probablement plus de bois de la Colombie-Anglaise que tous les autres chemins de fer. De fait, je crois que c'est le seul chemin de fer au Canada qui puisse transporter ce bois, et c'est le Pacifique-Canadien qui a rompu la coalition, il y a une couple d'années, en menaçant d'établir lui-même des enclos et de vendre aux colons le bois au prix coûtant. Je lirai un extrait du "Times", de Victoria, et l'honorable député sait si ce journal est partisan du Gouvernement. On me dit que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) en était jadis le rédacteur. Voici ce que dit ce journal :

Il est bien connu, en présence de l'indignation soulevée dans le Nord-Ouest par l'existence d'une coalition supposée, qu'aucun gouvernement au Canada n'oserait imposer un droit sur le bois. La compagnie du Pacifique Canadien était si fâchée du danger que couraient ses intérêts par l'embargo résultant de l'élévation des prix, qu'il menaça d'établir des scieries pour lui-même et de vendre le bois à prix coûtant.

Si c'est là la vérité, l'honorable député a eu mauvaise grâce de répondre à mon projet de résolution en disant que l'augmentation du prix du bois était la faute du chemin de fer. Les honorables députés d'en face aiment toujours à blâmer le Pacifique-Canadien à propos de tout. Ils le blâmaient récemment pour la rareté de la houille, bien que je susse de la bouche même des mineurs de Lethbridge, qu'il n'était pas sorti une seule tonne de charbon des mines de cet endroit cette année. Ces mêmes mines en ont produit des milliers de tonnes l'année dernière. La disette de houille n'était pas non plus due au manque de wagons pour le transporter. J'appuis avec plaisir cette motion et je félicite le ministre de l'Intérieur de l'avoir approuvée. J'espère que l'enquête sera complète et libre, et s'il est prouvé qu'il existe un grief, comme je n'en ai aucun doute, j'espère aussi que le Gouvernemnt n'épargnera rien pour le faire disparaître et soulager les maux des colons dans l'Ouest.

M. MACPHERSON : Je ne ferai perdre aucun temps à la Chambre en discutant cette question. S'il existe une coalition, et il est déjà prouvé qu'elle existe, nul doute que le remède sera appliqué. L'honorable député de Calgary (M. McCarthy) a attaqué surtout les marchands de bois de la Colombie Anglaise. Nul doute qu'ils cherchent à obtenir un aussi bon prix que possible pour leur bois.

M. McCARTHY (Calgary) : Je crois avoir nommé aussi bien les marchands de la province d'Alberta qui font partie de la coalition. Je ne m'en suis pas tenu à la Colombie-Anglaise.

M. MACPHERSON : Une dépêche annonce que la coupe des billots n'est pas suffisante pour tenir les scieries à fonctionner sans arrêt pendant deux semaines. Les billots valent aujourd'hui $15 par 1,000 pieds à l'usine. La raison est la rareté de la main-d'œuvre et la forte demande du bois dans les régions du centre. Je dirai à mon honorable collègue qu'il est fort douteux que le prix du bois diminue dans les provinces d'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de la Colombie-Anglaise tant que les récoltes seront bonnes. Une personne de la Saskatchewan était, l'automne dernier, à Vancouver, pour acheter du bois. Il fit le tour des scieries, mais on ne voulut pas prendre sa commande. Ce n'est qu'après

beaucoup de pourparlers que son ordre fut accepté. Ils donnèrent pour prétexte qu'ils avaient des commandes pour tout leur bois à l'avance et qu'en prendre d'autres serait déranger tous leurs calculs. Il en est ainsi présentement dans la Colombie-Anglaise et il en restera ainsi tant que la demande se maintiendra. Dès la première mauvaise récolte, cependant, la demande sera moins forte et les prix tomberont. C'est la loi ordinaire de l'offre et de la demande.

M. LAKE : Je veux d'abord féliciter l'honorable ministre de l'Intérieur de la décision du Gouvernement de permettre la convocation de cette commission pour s'enquérir des prix du bois de sciage. C'est une question de haute importance pour la province des prairies. C'est certainement important pour eux de pouvoir obtenir le bois à des prix accessibles à toutes les bourses. Maintenant que le Gouvernement a accepté de faire une enquête, je ne vois pas qu'il me reste beaucoup à dire. Mais, comme on a parlé de l'existence d'une coalition vaut autant informer la Chambre que quand la commission des douanes s'est réunie à Vancouver, elle a fait des recherches sur l'existence de cette coalition. J'ai par devers moi les dépositions qui ont été recueillies à cet effet et je tiens à en lire une partie, qui prouve l'existence d'une coalition dans la Colombie-Anglaise pour régler les prix. Quelques-uns des témoins ont déclaré que la vieille coalition qui existait une couple d'années auparavant entre les compagnies forestières de la Colombie-Anglaise et les détaillants des autres provinces de l'Ouest était passé de vie à trépas. Mais un certain M. R. H. Alexander, dont l'honorable député (M. McCarthy) a mentionné le nom et qui a déposé devant la commission en faveur des marchands de bois de la Colombie-Anglaise a admis qu'une coalition existait quant aux prix. Voici un passage de sa déposition :

Par M. Brodeur :

Q. On a prétendu qu'il existe une coalition des marchands de bois dans la Colombie-Anglaise ?—R. C'est moins une coalition qu'une association pour réglementer les prix ou rendre les prix aussi uniformes que possible.

Q. Les marchands de bois sont liés par une convention dans ce sens ?—R. Ils ont une liste de prix qui leur sert de guide, un étalon des prix.

Interrogé par M. Fielding, M. Alexander a déposé :

Q. Y a-t-il une coalition présentement entre les marchands de bois quant aux prix?—R. Pas dans le sens que vous l'entendez; il n'y a ni amende ni rien de cela. Nous sommes convenus de vendre à des prix déterminés. Je ne sais pas si cette convention est respectée. La même pratique existe pour la vente des courroies, des huiles et autres articles d'usage universel.

Q. Mais il existe une entente qui vous lie à ne pas vendre le bois moins que certain prix déterminé? Est-ce cela?—R. Je pense que oui.

M. MACPHERSON.

Q. Donc, il ne saurait y avoir de concurrence, s'il existe une entente pour vendre à des prix déterminés?—R. De concurrence entre eux?

Q. Oui, c'est ce que je demande.—R. Il y a beaucoup de concurrence.

Q. Il peut y avoir concurrence pour autre chose, mais y en a-t-il dans les prix?—Je ne saurais affirmer cela non plus.

Q. Mais, nous voulons le savoir. C'est un point important. On nous a dit que cette coalition avait existé il y a une couple d'années, mais qu'elle a cessé d'exister. J'ai cru comprendre que l'entente arrêtée consistait à refuser de vendre à ceux qui ne faisaient pas partie de l'association. Ce n'était pas une coalition quant aux prix, mais un engagement de ne pas vendre à quiconque ne faisait pas partie de la coalition.—R. Pour ce qui est des prix également.

Q. Elle n'existe plus?—R. Non.

Q. Mais il existe maintenant une autre coalition relative aux prix? Nous voulons que vous nous donniez un aperçu sur ce sujet.—R. Ce n'est rien de plus que je vous ai déjà dit. Ils ont préparé une liste des prix qu'ils considèrent comme raisonnables pour les diverses qualités de bois.

Q. Est-ce un engagement signée ½—R. Pas que je sache.

Q. Les membres de l'association se sont réunis et ont discuté les prix?—R. Oui.

Q. Et sont arrivés à une entente?—R. Et en vinrent à la décision que les prix devaient être tels et tels.

Q. Et quelqu'un fixa les prix qu'un autre inscrivit sur une liste que vous connaissez tous?—R. Oui.

Q. Et vous vous engagez à ne pas vendre au-dessous des prix de cette liste ?—R. Oui, virtuellement.

Q. Pouvez-vous nous laisser voir une copie de cet engagement ou convention ?—R. Voici la liste des prix. Il n'y a aucune convention signée. C'est un catalogue comme ceux de tous les autres industriels.

Il a donc été suffisamment prouvé qu'une coalition existe quant aux prix, et je suis surpris qu'après avoir recueilli cette preuve la commission n'ait pas cru de son devoir de porter une plainte devant le ministre de la Justice ou l'avocat général. D'autres dépositions ont été prises, mais vu la décision du Gouvernement, il n'est pas nécessaire que je les lise. Une bonne partie traduit le désir des marchands de bois de la Colombie-Anglaise d'obtenir un droit de $2 sur le bois brut.

Je dirai un mot en réponse à ce que l'honorable député de New-Westminster a dit. Si je l'ai bien compris, il prétend que parce que les fermiers des provinces du Nord-Ouest ont un droit protecteur sur leurs produits et que les habitants de la Colombie-Anglaise sont obligés d'acheter ces produits, les fermiers du Nord-Ouest devraient consentir à un droit protecteur sur le bois. Je réponds que les fermiers ne considèrent pas qu'ils ont l'avantage d'aucune protection sur les principales denrées des prairies, les bestiaux et le blé, ou que cette protection les affecte. Ils vendent sur les marchés de l'univers en rivalité avec l'univers et ils

prétendent que ce serait dans leur intérêt d'abolir le droit entier sur les produits de la ferme plutôt que de s'en servir comme d'un argument en faveur d'un tarif protecteur élevé.

Une enquête a été tenue, il y a deux ou trois ans, sur l'existence d'une coalition dans le commerce de bois. Un commissaire fut nommé, et chose étrange, il n'a recueilli aucune déposition. Il est possible qu'à cet époque la peur s'étant emparée des marchands de bois, ils aient renoncé à la coalition pour un temps. Dans tous les cas, les prix avaient beaucoup diminué depuis qu'une enquête avait été accordée, et il se peut que les abus ayant disparu, du moins temporairement, il n'y ait pas eu de plaintes. Mais je suis presque sûr, après l'assurance que nous ont donnée les honorables députés qui ont parlé sur cette question, que quand l'enquête projetée aura été tenue, la preuve sera suffisamment établie, et que le Gouvernement sera mis en mesure de prendre les moyens nécessaires dans la circonstance. Je trouve par la cote qui m'a été fournie que le prix du bois a considérablement augmenté récemment dans le Nord-Ouest. On me dit en effet que l'association dont on a parlé a émis pas moins de cinq prix courants pendant l'année 1906, chacune d'elles accusant une augmentation de prix sur le précédent. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, il appert que depuis le mois de mars 1905, jusqu'au mois d'octobre 1906, le prix du bois en planches et en lambris a augmenté de $6 par 1,000 pieds. Comme l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) l'a dit, les tarifs de chemins de fer sont très élevés et sont encore une surcharge sur le consommateur. Mais je ne crois pas que les tarifs ont été augmentés depuis deux ou trois ans, du moins pas à ma connaissance. De sorte que l'augmentation sur le bois va entièrement dans les poches des fabricants.

M. MACPHERSON : Je suis certain que l'honorable député (M. Lake) ne dénaturerait pas sciemment les faits, et il n'aurait pas parlé comme il l'a fait s'il eut été renseigné. Le prix des billots est aujourd'hui de $15 le 1,000 pieds, tandis qu'il était de $6 à $7 il y a trois ans. Il était même de $5. Le bourgeois de chantier vend ses billots beaucoup plus cher, c'est-à-dire que ce n'est pas le fabricant qui encaisse les profits, mais l'ouvrier.

M. LAKE : Ce que je voulais dire, c'est que le prix supplémentaire ne va pas au chemin de fer, mais au producteur du bois dans la Colombie-Anglaise. Je suppose que le fabricant de billots prend part à la fabrication en coupant des billes. Lorsque l'on a déduit le montant payé à la compagnie de chemin de fer pour le transport, il y a une augmentation de profit pour le producteur de la Colombie-Anglaise d'environ 61½ p. 100—en faisant une estimation approximative de la pesanteur du bois. Cette augmentation est calculée sur ces chiffres, couvrant une période à partir de mars 1905 jusqu'en octobre 1906. Mais ce n'est pas là la seule classe de bois sur laquelle il y a eu une très forte augmentation. Toutes les qualités généralement employées dans le Nord-Ouest se vendent à un prix beaucoup plus élevé. Et en octobre 1906, ce n'a pas été la dernière fois qu'il y a eu augmentation. On m'informe qu'une liste produite en décembre 1906 accuse une augmentation de prix encore plus considérable. Lorsque la commission du tarif était au Manitoba, on lui a offert une preuve tendant à démontrer qu'il y a eu augmentation du prix du bois, entre 1895 et 1905 qui s'élevait en moyenne à 28¾ p. 100. On verra que si le prix avait augmenté dans cette proportion jusqu'au temps où la commission du tarif a tenu sa réunion, ces nouvelles augmentations qui ont eu lieu en 1906 ont sérieusement alourdi le fardeau du peuple du Nord-Ouest. L'augmentation d'une classe de produits durant l'année 1906 est comme suit—et je prends ceci comme exemple de l'augmentation constante qui s'est produite sur un grand nombre d'articles.

M. BURROWS : De quelle classe de bois l'honorable député (M. Lake) veut-il parler?

M. LAKE : Des pièces de charpente en sapin. En janvier, cette classe spéciale était à $21 le mille. En mars, elle était à $22 ; en mai, à $23; en septembre, à $24; en décembre, à $25—augmentations constantes tous les deux ou trois mois. Naturellement, le poids du bois varie, et il est impossible de faire un calcul exact; mais j'estime qu'après que le prix du transport a été déduit tant du prix original que des prix subséquents, il y a eu une augmentation de 30 à 35 p. 100 sur cette classe spéciale en 1906. Naturellement, il faut que le détaillant fasse un profit raisonnable; et il est évident que lorsqu'il fixe ses prix pour faire un profit régulier, plus il lui faut payer plus doit être élevé le montant du profit par mille pieds qu'il doit exiger du malheureux consommateur. Et d'après les renseignements que j'ai pu me procurer jusqu'à présent, il semble que les détaillants ne font pas partie de cette coalition, mais se contentent d'une marge de profit raisonnable. La question est de savoir où cela s'arrêtera. Ainsi que l'honorable ministre de l'Intérieur vient de le démontrer, et comme il l'a démontré en termes très énergiques il y a quelques années—l'aspect le plus sérieux de la question est l'effet que cela produit sur les nouveaux colons qui viennent s'établir dans le pays. Dans une brochure publiée par le ministère de l'Intérieur il n'y a pas longtemps —du moins elle ne m'a été envoyée que tout récemment—se trouve une série de questions et de réponses ayant pour but de renseigner ceux qui ont l'intention d'immigrer. Il y en a une comme suit au sujet du bois de construction :

56. Q. Quel est le prix du bois de construction?

R. Planches et pièces de charpente en épinette, environ $18 par mille pieds; à recouvrement, environ $20; planches embouvetées, $23; bardeaux de cèdre, de $2 à $3 le mille.

Je crois que les prix mentionnés seraient raisonnables, mais je crains que les renseignements fournis ne soient pas exacts—dans tous les cas, cela ne s'appliquerait pas à la majeure partie du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'Alberta. Je suis fort aise que le Gouvernement ait consenti à faire une enquête à ce sujet. J'espère que cette enquête aura lieu bientôt, qu'elle sera complète, qu'un grand nombre de témoins seront assignés et que le Gouvernement sera prêt à prendre les mesures que lui suggéreront les renseignements obtenus à cette enquête.

M. BURROWS : Je ne suis pas très au courant des prix exigés au cours de l'année dernière pour le bois de la Colombie-Anglaise. Je ne suis pas intéressé à la manufacture du bois provenant de la Colombie-Anglaise, mais je suis intéressé à la manufacture du bois dans la province du Manitoba. J'admets que le prix du bois a augmenté au Nord-Ouest dans de grandes proportions depuis deux ans, et il y a deux raisons pour cela. La première raison en est que depuis vingt ou trente ans ceux qui ont placé leurs capitaux dans l'exploitation forestière, dans la province de la Colombie-Anglaise, n'ont fait aucun profit sur leurs placements. Il y a trois ans, le bois de la Colombie-Anglaise se vendait à un prix que le manufacturier ne pouvait se tirer d'affaires en payant l'intérêt ordinaire des banques sur l'argent placé dans cette entreprise. Il y a de chaque côté de la Chambre des gentlemen qui, à ma connaissance, ont été intéressés dans des maisons de la Colombie-Anglaise, et je sais qu'ils admettront que l'argent placé dans la fabrication du bois dans la Colombie-Anglaise n'a rapporté aucun dividende jusqu'à il y a deux ans. Le prix du bois a été jusqu'alors très réduit dans la Colombie-Anglaise, et c'est là une des raisons de la différence entre les prix d'il y a deux ans et les prix d'aujourd'hui. Une autre raison de l'augmentation des prix au Nord-Ouest c'est que cette région fait des progrès rapides, et surtout que les scieries de la Colombie-Anglaise ont cessé autant que possible de manufacturer afin de réduire leurs existences. Je connais une maison dans la ville de Winnipeg qui a acheté des cantons de bois dans la Colombie-Anglaise et qui a entrepris de construire une scierie considérable. Après avoir employé un million de pieds de bois pour construire cette scierie, elle l'a laissée oisive durant deux ans, et n'y a pas installé de machines. De fait, le mécanisme n'a jamais été mis en mouvement. Pourquoi cela ? Parce qu'elle ne pouvait fabriquer du bois dans la Colombie-Anglaise et en tirer un profit, d'après les prix de vente de ce temps-là. Mais depuis deux ans le pays s'est rapidement développé, la demande du bois a augmenté tandis que l'offre a diminué, jusqu'à il y a deux ans parce qu'il n'y avait pas d'argent à faire dans cette industrie. Puis, tout à coup est arrivé un temps où il n'a plus été nécessaire de faire venir le bois des Etats-Unis, comme cela se faisait lorsque le Manitoba était un marché de rebut. Il y a eu disette de bois et les manufacturiers de la Colombie-Anglaise n'ont plus eu le temps d'accumuler leurs produits. Lorsqu'ils ont commencé à vouloir fabriquer, ils ont constaté que la main-d'œuvre est devenue très élevé et en conséquence le prix du bois s'est élevé de $4, $5 et même $6 pour 1,000 pieds pour certains bois depuis deux ans. Ce que je veux faire remarquer c'est qu'il y a eu dans cette région des conditions exceptionnelles qui, pour diverses raisons, ont eu pour effet de faire augmenter le prix du bois.

Or, pour en revenir à la province du Manitoba, je déclare—et je parle en homme qui sait ce qu'il dit—qu'il n'y a pas de prix conventionnel fixé par les manufacturiers de cette province. Je suis heureux que le ministre de l'Intérieur ait consenti à la nomination de cette commission. Je consens à ce que les commissaires viennent examiner mes livres, ce qu'ils y trouveront, c'est ceci : ils pourront prendre le prix courant des manufacturiers dans mon district, dans un rayon de 200 ou 300 milles et ils constateront que ces prix ne s'accordent sous aucun rapport. Nous n'avons pas de liste générale de prix au Manitoba, et depuis des années il n'y a pas eu de coalition parmi les fabricants de bois. Quant aux prix cités par mon honorable ami dans la brochure, il a coté le prix ordinaire du bois à $18 le mille. Au commencement de la saison, j'ai vendu cette année l'épinette ordinaire à $17.50 et à la fin de la saison à $18.50 en gros, livrée sur les wagons. Ceci est du bois manufacturé, par le bois scié ordinaire, car dans cette région nous planons tout le bois.

M. STAPLES : Jusqu'à quelle longueur?

M. BURROWS : Jusqu'à 16 pieds. Au-dessus de 16 pieds, il y a une échelle graduée. Mais le bois de construction ordinaire, le bois commun, est de 12, de 14 et de 16 pieds, dont le prix ordinaire est de $18.50 au Manitoba.

M. STAPLES : L'honorable député fournit-il le bois à ce prix au commerce de gros ou au commerce de détail?

M. BURROWS : Je le fournirai à ce prix au marchand de détail. La manière dont nous faison nos affaires est celle-ci : supposons que je vende à 150 parcs de détail dans toute la province du Manitoba. Je ne cherche pas à établir des parcs de détail ; je laisse ce soin aux commerçants de détail, et je vends aux parcs de détail par chargements de wagon.

M. STAPLES : Si un cultivateur avait besoin d'une charge de wagon de bois de construction pourrait-il aller l'acheter à ce prix de votre maison?

M. BURROWS : Je vais répondre à l'honorable député comme je lui ai répondu en venant de Winnipeg récemment. S'il a besoin de bois et s'il m'envoie sa commande, je le lui vendrai à aussi bon marché que qui que ce soit au Manitoba.

M. STAPLES : Cela s'applique-t-il à tous les cultivateurs?

M. BURROWS : Je n'essaie pas, d'ordinaire, à vendre à tout le monde ; la règle en vigueur dans les autres genres d'affaires prévaut aussi chez nous. Vous ne pouvez pas aller dans un magasin en gros de nouveautés et y acheter une pièce de drap à aussi bon marché que le marchand de détail ; il y a une règle bien définie à ce sujet dans tous les genres d'affaires. Nous vendons au commerce de détail tout comme les autres marchands de gros : la même règle d'affaires s'applique. Maintenant, quant à la question de savoir si le bois sera à meilleur marché à l'avenir, je vais donner mon opinion pour ce qu'elle vaut. Je crois que, vu le grand nombre de scieries que l'on est à construire au Manitoba et dans d'autres parties du Nord-Ouest, ainsi que dans la Colombie-Anglaise, le temps viendra bientôt où il y aura de fortes existences de bois, où l'offre sera supérieure à la demande, et conformément à la règle ordinaire du commerce, le bois sera moins cher. Je crois qu'à l'heure qu'il est le bois de la Colombie-Anglaise est trop cher, et dans les villes du Manitoba l'on vend aussi cher que l'on peut.

Quant aux causes de l'augmentation du prix du bois, il y a là des phases du commerce qui sont exceptionnelles. Par exemple, nous avons dans notre région ce que l'on appelle des parcs de genres. Je suppose que les gens de l'est du Canada ne savent pas ce que c'est qu'un parc de genres. C'était la coutume dans les états de l'Ouest et la pratique s'est répandue au Manitoba où certains hommes ont entrepris d'établir ce que l'on appelle des parcs de genres dans toute l'étendue du pays. Une maison a 125 parcs. Par exemple, on s'adresse aux manufacturiers et l'on achète parfois trois, quatre et même cinq millions de pieds de bois au plus bas prix par charge de wagon. On fait concurrence aux autres marchands de détail et on les force à abandonner le commerce. Il arrive souvent, surtout dans les états de l'Ouest, que lorsque ces parcs de genres se sont emparés du commerce sur un point, ils chassent un adversaire des affaires et ensuite, naturellement, ils augmentent le prix du bois. Dans la ville de Saskatoon, cet été, j'ai vu une liste des prix le détaillant axait exigé $11.50 de profit sur le détailleur avait exigé $11.50 de profit sur 1,000 pieds de bois. Cela est trop ; c'est une indignité. On blâme beaucoup certains manufacturiers du Nord-Ouest pour un état de choses dont ils ne sont pas responsables.

En ce qui me concerne, je suis bien aise que le Gouvernement nomme cette commission, et je consentirai volontiers à ce que l'on examine mes affaires parce que l'on constatera qu'en tant qu'il s'agit du Manitoba, il n'y a pas de coalition entre les manufacturiers de bois et il n'y a pas de prix fixés d'avance. On constatera—je parle en pleine connaissance de cause—que les prix de gros de ma maison et ceux d'une demi-douzaine d'autres maisons ne s'accordent pas. On constatera que nous ne vendons pas d'après un prix courant établi et l'on constatera qu'il n'y a pas de coalition en tant qu'il s'agit des fabricants de bois du Manitoba. Tant que régnera la prospérité, nous nous attendons à trouver une vente facile pour notre bois ; nous comptons sur une bonne demande pour notre bois et je crois que, d'ici à un an ou à peu près, jusqu'à ce que la production ait augmenté, le prix du bois ne diminuera pas, mais je crois que dès que les marchands de bois auront eu le temps de se procurer un bon approvisionnement, nous commencerons à constater que le prix du bois ne sera plus aussi exorbitant qu'on le prétend aujourd'hui.

L'hon. M. FOSTER : Puis-je poser à l'honorable député une question à laquelle il pourra répondre ou ne pas répondre, à son gré? Le bois du Manitoba, tel que fabriqué, par mon honorable ami et d'autres manufacturiers, les première et deuxième qualités de bois du Manitoba peuvent-elles être avantageusement comparées avec les première et deuxième qualités du bois de la Colombie-Anglaise, ou bien est-ce que les bois de ces provinces ne sont pas susceptibles d'une concurrence entre eux?

M. BURROWS : Je répondrai de la manière suivante à la question de l'honorable député : L'épinette ne vaut rien pour les travaux de finissage. Par exemple, il y a une classe de bois que fournit le pin pour mettre la dernière main à certains travaux et que l'épinette ne saurait fournir. Vous pouvez obtenir du sapin une classe de bois que l'épinette ne saurait fournir, tel que le planchéiage et le bois pour les degrés d'escaliers, etc. Nous ne faisons pas la moindre concurrence à cette classe de bois, mais pour le bois ordinaire de construction, tel que pièces de charpente de maisons, pontrelles et planches embouvetées, bois pour planchers et plafond nous rivalisons avec la Colombie-Anglaise.

Notre bois ordinaire est aussi bon que celui de la Colombie-Anglaise, mais nous n'avons pas les qualités supérieures qui s'y trouvent en fait de sapin ou de pin.

M. ROCHE (Marquette) : Monsieur l'Orateur, nonobstant la défense que vient de présenter l'honorable député de Dauphin (M .Burrows) au point de vue des manufacturiers, étant lui-même fabricant de bois,

je crois que la résolution de mon honorable ami d'Alberta (M. Herron) est très opportune, très importante pour les gens de l'Ouest et mérite d'être consciencieusement étudiée par les membres de cette Chambre. L'honorable député de Dauphin a coté certains prix auxquels il vend son bois dans sa partie de la province du Manitoba. Naturellement, l'on doit comprendre que l'honorable député cite les prix du gros, et qu'en sus de ce prix il faut ajouter les prix de transport dont se sont plaints si amèrement les honorables députés de la Colombie-Anglaise qui ont parlé aujourd'hui, qu'il faut ajouter aussi les profits des vendeurs au détail ; de sorte que les honorables députés comprendront que les prix soumis ici dans cette brochure sont de beaucoup au-dessous des prix payés par les consommateurs de l'Ouest. Ce qu'a dit l'honorable député ne s'applique pas du tout au commerce de détail dans cette partie de la province, autant que je sache. Le bois de construction est d'une nécessité absolue, surtout dans l'Ouest ; la demande en est telle que toutes les scieries existantes ont peine à y subvenir dans cette partie du pays. C'est une marchandise que nos gens doivent se procurer quel qu'en soit le prix. En conséquence, s'il y a quelque chose qui en augmente illégitimement le prix au détriment du consommateur, si, parce que les propriétaires de scieries profitent de cette demande considérable, ou parce qu'il existe une coalition illégitime dans le commerce, ou pour toute autre cause illégitime, le prix est augmenté, alors il n'est pas surprenant qu'il s'élève une grande clameur contre les prix exigés de la part des consommateurs et que l'on demande au Parlement de faire une enquête. Je ne dirai pas, monsieur l'Orateur, que le simple fait qu'une augmentation s'est produite dans le prix du bois depuis quelques années est en soi une preuve qu'il y a eu coalition dans le commerce du bois, mais, comme beaucoup d'autres qui ne sont pas suffisamment au courant des conditions du commerce du bois pour donner une opinion tranchée d'une façon ou d'une autre, je désire que la question soit tirée au clair, et que, si les gens ont raison de ce plaindre, on leur fournisse l'occasion de remédier au tort dont ils souffrent. C'est donc avec beaucoup de plaisir que j'ai entendu l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) déclarer qu'il a l'intention d'accepter cette résolution de mon honorable ami d'Alberta afin de permettre aux deux parties de se faire entendre, et de remédier, s'il y a lieu, aux maux dont on se plaint, afin de mettre un terme à cette agitation. Lorsque les prédécesseurs des honorables ministres qui occupent aujourd'hui les banquettes ministérielles étaient au pouvoir, et lorsque leur commission du tarif a visité l'ouest du Canada, on a produit devant la commission des témoignages tendant à prouver qu'une coalition avait existé dans le commerce du bois, ce qui avait déterminé une hausse indue. Le résultat de cette enquête a fait l'objet d'un rapport au Gouvernement et le Gouvernement a appliqué le seul remède efficace qui fût alors à sa disposition, et qui consistait à mettre sur la liste des produits admis en franchise le bois plané d'un seul côté et le bois non plané.

Depuis cette époque, il a surgi, au sein de cette Chambre et du pays, une agitation soulevée par les marchands de bois, par certains journaux et par certains députés qui ont présenté des résolutions demandant la réimposition de la taxe du bois de construction. J'en conviens, si le Gouvernement eut répondu à l'appel des exploitants de l'industrie forestière et que la hausse survenue dans le prix du bois de construction ces années dernières, se fût accentuée davantage, nombre de gens qui, aujourd'hui, poussent de si fortes clameurs contre ces prix élevés se seraient empressés de faire retomber sur la taxe douanière la responsabilité de cette augmentation de prix.

La chose, à mon avis, ne saurait faire doute. Puisque les prix sont à la hausse et qu'il n'a pas été imposé de taxe sur le bois, ceux qui auraient voulu voir dans cette hausse le résultat de l'imposition de la taxe, sont à bout d'arguments. J'ai souvenance d'avoir rencontré, il y a quelques années, un marchand de bois de la Colombie-Anglaise, et au cours de la conversation, il fit valoir nombre d'arguments, dont quelques-uns sont connus des députés, arguments militant en faveur de l'imposition par ce Parlement d'une taxe de $2 or $3 le mille pieds sur le bois de construction de provenance américaine, et je dois l'avouer, à titre de partisan du protectionnisme, quelques-uns de ces argument me parurent fort probants. Les produits agricoles, affirmait-il, que nous, marchands de bois, sommes obligés d'acheter, tels que produits de la laiterie, beurre, œufs et le reste, sont frappés d'une taxe élevée et force nous est bien, en réalité, d'acheter ces produits des cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest ; or, il serait juste et convenable que les agriculteurs nous rendissent la réciproque en nature, en nous permettant d'obtenir une certaine mesure de protection en faveur du commerce de bois de la Colombie-Anglaise. Mon interlocuteur allait encore plus loin : Si nous, marchands de bois, ajoutait-il, demandons cette mesure de protection, ce n'est pas dans le but de relever le prix du bois de construction, mais bien afin de conserver notre marché national pour notre propre bois ; et nous sommes même prêts à donner au Parlement et au pays la garantie que voici : nous nous engageons à ne pas relever le prix payé par le consommateur pour son bois, si le Parlement impose un droit de $2 par mille pieds sur le bois importé. Si la hausse récemment survenue dans les prix du bois de construction était légitime et absolument nécessaire à la pro-

tection de l'industrie, à quoi cette garantie aurait-elle abouti ? Si ces augmentations sont d'absolue nécessité pour répondre à celles des gages payés aux travailleurs et à celles du bois en grume, et si ces augmentations de prix se fussent produites pendant que cette question se trouvait entre les mains du Gouvernement, la situation des marchands de bois eût été pire qu'elle ne l'est, au jugement du public, car on aurait accusé les marchands de bois d'avoir relevé les prix, en présence même de cette garantie. Il est fort douteux que ce relèvement des prix soit autorisée même par les conditions dont on nous a fait l'exposé ici même, aujourd'hui. La question des prix de transport est aussi venue sur le tapis, relativement au prix du bois de construction. Ces années dernières, la tendance des prix de transport a été à la baisse plutôt qu'à la hausse. A coup sûr, ils n'ont pas influé sur l'augmentation des prix du bois payés par le consommateur.

En fait, comme l'a démontré l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) la meilleure preuve que les prix de transport n'ont pas influé sur la hausse des prix du bois, c'est que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a menacé d'établir ses propres chantiers de bois de construction si les marchands de bois de la Colombie-Anglaise ne fournissaient pas cet article à un prix inférieur au prix exagéré qu'ils forçaient les consommateurs à payer à cette époque. Quant aux facilités de transport par voie ferrée, le seul grief que j'aie entendu formuler, ces années dernières, par les marchands de bois, c'est que, quelquefois, il y avait insuffisance de wagons, quand on désirait faire transporter les énormes quantités destinées à l'approvisionnement des colons. A mon avis, la question des prix de transport n'influe pas sensiblement sur les prix actuels du bois de construction, relativement aux prix en vogue, il y a deux ou trois ans. On niera peut-être l'existence de toute coalition commerciale. Le député de Dauphin (M. Burrows) l'a niée.

M. BURROWS : J'ai nié l'existence de toute coalition entre les fabricants au Manitoba.

M. ROCHE (Marquette): Je ne saurais dire si l'honorable député (M. Burrows) figure parmi ces malheureux marchands de gros auxquels a fait allusion le député de Qu'Appelle et qu'on a expulsés de la société parce qu'ils avaient violé ses règlements; mais je suis bien aise de l'entendre déclarer qu'il n'est pas adhérent de cette coalition des marchands de bois; bien que, je l'avoue, s'il faut ajouter foi aux comptes rendus de la presse, le comté représenté par mon honorable collègue, est de toutes les parties du Manitoba, celle où, apparemment, existe la plus vive agitation, et où s'élèvent les plus fortes clameurs contre les prix exagérés payés pour le bois de construction. Cela tient peut-être à ce que le Gouvernement a récemment décidé d'abolir tous les droits pour la coupe du bois dans les montagnes du Dauphin et des Canards. Cette agitation se fait sentir, naturellement, dans les endroits où fonctionnaient nombre de ces scieries mécaniques locomobiles sur lesquelles comptaient les cultivateurs pour se procurer du bois, et aujourd'hui le grief dont ils se plaignent c'est d'être obligés d'acheter leur bois de construction chez les grands marchands de bois.

Il serait, sans doute, assez difficile de prouver l'existence d'une coalition dans le commerce du bois de construction; mais, si je ne me trompe, les faits relatés ici aujourd'hui suffisent pour établir l'existence d'une société, datant déjà de quelque temps, et dont feraient partie, au moins, les marchands de bois en Colombie-Anglaise et qui leur permet non seulement de fixer, à leur gré, les prix du bois, mais en outre, de limiter le nombre de chantiers de bois de construction, dans chaque ville. Assez récemment, il s'est présenté un cas de ce genre dans mon propre comté et je sais parfaitement que ce n'est pas là un fait isolé. Il y a deux ans, dans cette Chambre même, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) nous prouva, en s'appuyant sur les documents voulus, que les marchands de bois avaient carrément refusé de vendre à un négociant indépendant, parce qu'à leur avis, la ville n'était pas assez importante pour les autoriser à la doter de plus d'un chantier de bois de construction; or, le propriétaire de ce chantier, dans la ville en question, était adhérant de la société des marchands de bois. Ainsi, ils fixèrent, à leur gré, le nombre des chantiers de bois de construction, ainsi que les prix du bois. Il y a quelques semaines, un marchand de bois déclarait, en ma présence, que l'unique modification apportée aux règlements de la société, depuis deux ans, se résumait à un seul mot. Un de ces statuts, disait-il, portait que les détaillants étaient tenus de ne pas exiger plus de 25 p. 100 de profit. Je ne saurais dire si mon auteur fait erreur, mais il affirme qu'on a substitué au mot "moins" le mot "plus", et il est interdit aux détaillants d'exiger plus de 25 p. 100 de profit. S'il en est ainsi, c'est un pas fait dans la bonne direction.

M. BURROWS : Ils ne doivent pas exiger plus de 20 p. 100.

M. ROCHE (Marquette) : A mon avis, ce changement est plutôt décoratif qu'utile. Lorsqu'un marchand de bois a le monopole du commerce de bois de construction dans une ville quelconque, il ne se rencontre personne pour protester, s'il exige plus de 20 p. 100, et en fixant ce taux, il tiendra compte des longs retards souvent apportés dans le paiement des mémoires, sous le régime du crédit, ainsi que des ennuis, et du coût de la perception ; or, je ne voudrais pas affirmer que ce taux ne soit pas légitime. Je le

répète, là où il existe un monopole, personne ne se soucie de veiller à la mise a exécution de ce règlement, et là où la concurrence existe, le concurrent a tout à gagner à ce que le négociant dépasse cette limite de 20 p. 100, vu qu'en toute probabilité, il augmentera par là le nombre de ses clients.

On a affirmé, à bon droit je crois, qu'il y a quelques années, le Gouvernement a nommé un commissaire, le juge Richards, avec mission de faire enquête sur le commerce de bois de construction, la création de cette commission ayant été provoquée, dans une large mesure, par le fait que le député de Lisgar avait porté certaines accusations. En réponse à ces accusations, le Gouvernement nomma le juge Richards commissaire-enquêteur à cet égard, et l'enquête aboutit à l'insuccès, vu qu'il n'avait été apporté aucune preuve à l'appui de ces accusations. Et voici l'argument qu'on a fait valoir à cet égard si, en réalité, les cultivateurs et autres citoyens avaient à se plaindre de griefs sérieux, pourquoi donc n'ont-ils pas porté plainte à cette époque ? Pourquoi ne se sont-ils pas présentés devant la commission pour lui exposer leur cause ? Pourquoi n'ont-ils pas eux-mêmes fait acte de présence ou n'ont-ils pas chargé un avocat de les défendre et de faire valoir leurs revendications ? Et si cette résolution l'emporte et que la commision soit créée, avons-nous la certitude qu'il ne s'en découlera pas le même résultat ? Quant à la première enquête, on peut donner deux ou trois raisons qui expliquent son insuccès. L'explication paraîtra peut-être boiteuse, de prime abord ; mais si l'on tient compte du fait que les cultivateurs, qui sont les principaux intéressés ici, ne sont pas aussi bien organisés que les autres classes de la population, on admettra que cette explication est fort plausible. Pour se présenter devant cette commission, un cultivateur est forcé de s'imposer de lourds sacrifices de temps et d'argent. Mais la véritable explication, si je ne me trompe, il faut la chercher dans le fait mentionné ici par le député de Qu'Appelle (M. Lake) : c'est qu'à ce moment-là même ou vers cette époque, il se produisît une baisse fort appréciable dans le prix du bois, et naturellement cet événement, dans les circonstances, mina le terrain sous les pieds de ceux qui se plaignaient des prix.

Mais, je suis convaincu, si la résolution à l'étude l'emporte et je le sais, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a déclaré qu'il l'accepterait volontiers, les cultivateurs de l'Ouest qui, aujourd'hui, sont bien mieux organisés qu'ils ne l'étaient, grâce à l'association des producteurs de grain et à leurs comices agricoles, sont en meilleur lieu de faire valoir leurs revendications ici ; ils se donneront la peine et saisiront l'occasion de se présenter ici, afin de faciliter le règlement définitif de cette question irritante. L'application du remède présentera peut-être quelque difficulté. Quand on taxe un article, on peut appliquer un remède provisoire, en

M. W. J. ROCHE.

l'admettant en franchise douanière. Aujourd'hui, sans doute, le bois grossièrement scié et raboté sur un côté est admis en franchise, et le seul remède à apporter en ce sens, ce serait de dégrever aussi le bois fini, raboté sur les deux côtés. Je crains fort, toutefois, qu'on ne puisse ainsi remédier à la situation. Sans aucun doute, nous n'avons pas mission ici de formuler et d'élaborer un système à cet égard. On peut intenter des poursuites au criminel, en invoquant l'article du code pénal déjà mentionné par un des orateurs qui m'ont précédé, et qui décrète que quiconque donne son adhésion à une coalition illégale, tendant à restreindre la liberté du commerce sera passible de certaines peines. Il y a un autre remède à appliquer. Nombre de marchands de bois font leur exploitation sous le régime des concessions forestières. Ils sont concessionnaires de grands cantons ou coupes de bois. Advenant qu'un de ces concessionnaires adhère à une coalition, que le Gouvernement annule son permis : c'est le meilleur remède à appliquer et c'est celui que j'ai suggéré au ministre. De concert avec mes collègues, je félicite le ministre d'avoir accédé à la demande tendant à la création d'une commission, et j'espère que la preuve établie sera suffisante pour convaincre le public de l'existence d'un grief. Le Parlement, de son côté, est prêt à y remédier, et en justice pour les marchands de bois, il importe de mettre fin à cette agitation.

M. TURRIFF : Je ne saurais dire s'il existe une coalition entre les marchands de bois en Colombie-Anglaise ; mais s'il en existe une, je suis bien aise que le Gouvernement ait accédé à la demande du député d'Alberta (M. Herron) en créant une commission. Quelques-uns de nos collègues ont manifesté leur étonnement au sujet de l'attitude prise par le ministre ; mais il n'y a vraiment pas lieu de s'étonner de la chose ; car au cours de ma carrière parlementaire, j'ai constaté que dès qu'on signale un abus au Gouvernement, il s'empresse toujours d'y apporter remède, en créant une commission ou en nommant un commissaire avec mission d'étudier la question, et j'en suis convaincu, ici l'enquête donnera satisfaction au public.

Toutefois, à mon avis, l'heure ne me semble ni favorable ni bien choisie pour l'institution de pareille enquête, et cela pour la raison bien simple que l'augmentation du prix du bois n'est pas la conséquence d'une coalition entre les marchands de bois en Colombie-Anglaise. Cette hausse s'est fait sentir par tout le pays, et pourtant, d'après le texte de la résolution présentée par le député d'Alberta (M. Herron), on serait porté à croire que cette hausse des prix du bois ne s'est produite que dans les provinces de l'Ouest ; mais que l'on jette un coup-d'œil sur la cote actuelle des prix à Ottawa où l'on trouve aussi la cote pour toute la vallée de l'Ottawa, et l'on se convaincra que l'augmentation des prix y a été aussi accentuée

que dans les prairies des provinces de l'Ouest.

Cette hausse est le résultat de l'augmentation du prix des concessions forestières en Colombie-Anglaise et dans les territoires de l'Ouest. Aujourd'hui les concessionnaires de ces coupes de bois ont à verser des prix bien plus élevés qu'autrefois pour ces permis de coupe. Cela tend à accroître notablement le prix du bois. C'est un de nos collègues de la Colombie-Anglaise qui nous a appris ici même que les billes qui se vendaient, il y a quelques années, à des prix oscillant entre $5.75 et $7 le mille pieds se vendent aujourd'hui de $12 à $15. Quand il faut payer $12 le mille pieds les bois en grume, il est impossible de fabriquer le bois de construction à même ces billes, à moins chers deniers. Je tiens d'un marchand de bois avec qui je causais de la chose, ces jours derniers, qu'il y a cinq ans, il pouvait obtenir les services de bûcherons moyennant un salaire de $20 à $25 par mois, tandis qu'aujourd'hui, il faut leur payer $40 et même $50. Les prix payés pour toute espèce de provisions et de matériaux usités dans l'exploitation forestière sont également à la hausse. Si nous tenons à obtenir le bois à meilleur marché, dans l'ouest et par tout le Canada, il est une réforme que le Gouvernement pourrait effectuer, mais je doute fort que les députés de la gauche lui prêtent appui à cet égard : cette réforme serait le dégrèvement des machines et de tout ce qui entre dans la fabrication du bois de construction. J'observe que, dans le tarif dernièrement remanié, on a relevé les droits sur quelques matériaux entrant dans la fabrication du bois. En pareilles circonstances, il ne faut pas compter sur un abaissement sensible dans le prix du bois. Le député de Calgary nous a rappelé la situation qui existait il y a quelques années.

Il s'est opéré toute une révolution dans la situation économique du pays, depuis cette époque. Au demeurant, si la commission ne réussit pas à faire une enquête bien fructueuse, la chose s'expliquerait parfaitement : c'est qu'aujourd'hui les marchands de bois en Colombie-Anglaise sont dans l'impuissance de subvenir à la demande. Fort souvent, il leur est impossible d'obtenir des wagons de chemins de fer pour le transport du bois. J'ai appris, au cours du mois dernier, d'un des acheteurs attachés à une puissante compagnie de chemin de fer, qu'elle désirait acheter plusieurs millions de pieds de bois, de forte dimension, de grandes longueurs, pour la construction de certains docks et qu'elle en avait fait la commande, l'année dernière en Colombie-Anglaise, mais qu'il lui avait été impossible de se procurer ce bois, sans égard au prix. Il manque à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique plusieurs millions de pieds de bois sur la commande qu'elle a faite, et cela parce qu'elle est impuissante à se les procurer, à un prix quelconque. Certains membres de la droite nous ont dit, presque sur le ton du badinage, que les députés de la gauche, font retomber tout le blâme sur le prix du transport, et ils ont fait allusion au fait que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique aurait menacé de se faire fabricante de bois de construction. Elle a bien pu menacer de se livrer à la fabrication du bois de construction, mais elle n'a pas menacé d'abaisser les prix de transport. Il y a environ deux ans, au cours des élections générales, un négociant en bois de construction, dans un des villages de mon comté, m'invite à pénétrer dans son chantier de bois de construction et me montrant une grande quantité de bois empilé, me dit : " L'acheteur de ce bois, le bûcheron qui l'a abattu dans la forêt, le propriétaire de la scierie mécanique qui a scié les billes, celui qui les a remorquées dans son chantier, le négociant qui les a laissé sécher dans son chantier et celui qui en a fait le chargement sur les wagons de chemins de fer, tous ces gens collectivement ont réalisé quarante-cinq pour cent des recettes, tandis que la compagnie du chemin de fer en a empoché cinquante-cinq pour cent."

On le voit donc, les prix de transport influent sur le prix du bois. Puisque nous sommes en train de créer tant de commissions, je me permettrai de demander au premier ministre s'il ne serait pas préférable de nommer une commission permanente, du genre de la commission des chemins de fer, avec mission de faire enquête sur toutes ces questions, au lieu de créer une commission spéciale pour l'étude de chaque question qui se présente. La besogne se ferait mieux, et il en coûterait moins cher au pays.

M. SCHAFFNER : Je propose l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée et le débat ajourné.)

DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport du ministre des Travaux publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1906.

(Sur motion de sir W. Laurier, la Chambre lève sa séance, à six heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 22 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

1re LECTURE.

D'un projet de loi (n° 77), déposé par M. Gervais, tendant à modifier le code criminel.

OBSERVATIONS SUR LES INCIDENTS RELATIFS AU TREMBLEMENT DE TERRE DE LA JAMAIQUE.

La Chambre décide de passer à la suite de la discussion sur la motion de M. Fielding, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens.

M. MACLEAN (York-sud) : Je prends occasion de cette motion pour dire ici, tant en mon nom qu'en celui d'un bon nombre de mes compatriotes, que certains incidents qui ont accompagné le tremblement de terre de la Jamaïque marquent l'affaiblissement sensible du prestige de l'empire britannique sur ce continent, de ce prestige dont chaque Canadien s'énorgueillissait à bon titre. L'Angleterre n'a plus de stations navales sur ce côté-ci de l'Atlantique. Cette circonstance devrait nous servir de leçon. Il y a quelque temps, on nous prévenait en termes non équivoques d'avoir à pourvoir à notre propre défense. L'avis n'a peut-être pas été bien compris. Si nous voulons avoir des aspirations en tant que nation, nous devrons, tout comme nos voisins, prendre les mesures susceptibles de les maintenir. Le besoin pourra peut-être encore se faire sentir d'un pavillon plus canadien sur un vaisseau canadien, en des eaux qui nous appartiennent tout autant qu'aux autres nations.

LES MARAIS DU MANITOBA.

M. STAPLES : Je prie la Chambre d'accorder un moment d'attention à une question qui ne concerne pas seulement la division que j'ai l'honneur de représenter, mais toute la province en laquelle cette division se trouve comprise. Tout d'abord, cette question intéresse la province au point de vue financier ; en second lieu, elle porte atteinte à la liberté dont les sportsmen de cette province jouissent depuis des années. Je veux parler du décret rendu le 5 décembre dernier, et par lequel l'exécutif a conseillé de louer à M. le sénateur Kirchhoffer, pour une période de vingt et un ans, dix-sept ou dix-huit sections de terres marécageuses du Manitoba au prix de $5 par année pour chaque section, soit moins d'un quart de cent l'acre. Je n'entends pas traiter à fond les nombreux griefs auquel les terres marécageuses du Manitoba ont donné naissance ; mais je me crois tenu de mettre certains faits en lumière afin d'établir que les terres en question sont véritablement des marais dont la libre disposition devrait depuis longtemps appartenir à la province.

Eu égard à des conditions sur lesquelles je ne crois pas devoir appuyer en ce moment, on jugea nécessaire, dès avant 1885, d'édicter une loi prescrivant le transport à la province du Manitoba, pour en disposer à son gré, de toutes les terres marécageuses situées dans les limites de son territoire. L'inspection, la classification et le transport de ces terres devaient se faire en la manière prévue par la loi américaine. A cette époque-là, on estimait à 7 ou 10,000,000 d'acres l'étendue des terres marécageuses. La classification devait en être faite par les soins d'une commission composée de deux membres, l'un désigné par le gouvernement de la province, l'autre par celui du Dominion. La province porta son choix sur feu Wm Crawford, qui occupa sa charge jusqu'à la fin de 1896, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où les libéraux furent portés au pouvoir. Le nouveau gouvernement jugea que cette charge était trop importante pour être occupée par un conservateur ; aussi, sans consulter le gouvernement du Manitoba, sans même le prévenir, destitua-t-il M. Crawford pour le remplacer par un de ses amis politiques. A compter de ce moment, le Manitoba ne put plus prendre part au choix de ces terres, il n'eut personne pour le représenter ou dire quelles terres devaient être considérées comme marécageuses.

Aux termes de l'entente intervenue, l'inspection des terres devait se faire en juin. On sait qu'au Manitoba le mois de juin est le mois le plus humide de l'année ; or, si l'inspection des terres se fût faite à cette époque, la province, eu égard à l'inondation, se serait vu attribuer une bien plus grande étendue de terres. Cette condition de l'arrangement ne fut pas respectée. Les commissaires aimèrent mieux, cela va sans dire, parcourir la contrée à pied sec et par un clair soleil. A mon sens, le Gouvernement n'a pas droit de faire inspecter ces terres aux époques de sécheresse, quand l'étendue des terrains humides se trouve restreinte.

En outre, la province ne devait solder le coût de la classification des terres qu'après que celles-ci lui auraient été attribuées par décret du conseil, mais le gouvernement fédéral l'a chargée de ce fardeau bien avant que les terres lui fussent attribuées. Voici ce que révèlent les données les plus récentes qu'il m'a été possible de recueillir ; à venir jusqu'à présent il a été inspecté 4,021,253 acres de terres marécageuses, dont 2,051,165 ont été reconnues comme devant appartenir à la province qui, cependant, n'a été mise en possession que de 1,232,840 acres. L'inspection et la classification de ce million et quart d'acres de terre ont coûté à la province $143,977. En jetant un nouveau coup d'œil sur ces données, on constate que sur ces 2,051,165 acres le gouvernement actuel en a retenu, pour les faire servir à d'autres fins, 768,324 qui reviennent de droit à la province, parce que le rapport des commissaires établit que cette étendue de terre se compose de marais. Et l'Etat fédéral, qui a eu l'indélicatesse de garder ces terres, ne s'est pas fait scrupule de faire payer à la petite province le coût entier de l'inspection, de la classification et du transport de ces mêmes terres. Je constate—et je n'exagère rien—que le gouvernement fédéral a, sans consulter celui du Manitoba, déduit une somme de $53,991.13 du chiffre du subside

de $100,000 qu'il paie chaque année à la province. En outre, il a injustement obligé cette province à payer $11,381.91 d'intérêt sur les dépenses relatives à l'inspection. Aux termes de l'arrangement intervenu, la classification des terres devait se faire avec toute la célérité possible, mais il n'en fut rien. Vingt-deux années se sont écoulées, et sur un total de sept à dix millions d'acres de terre, la province ne s'en est vu attribuer qu'environ un million et quart.

Dans l'intervalle, la province s'est trouvée privée du revenu considérable qu'elle aurait pu tirer de ces terres ; elle aurait pu percevoir des droits sur les bois, affermer les prairies et les pâturages ; elle aurait pu aussi conférer certains privilèges de chasse, car on me dit que le Gouvernement a, il y une couple d'années, loué au club de chasse d'Oak-Point 4,000 acres de ces terres pour en faire une chasse privée. C'est ainsi que la petite province fut privée d'une partie de son revenu ; il est donc grand temps, je crois, de jeter le cri d'alarme et de veiller à ce que justice soit faite au Manitoba en ce qui concerne ses terres marécageuses.

Ce n'est pas tout ; la répartition des frais s'est faite d'une manière très irrégulière et dépourvue de tout sens pratique. Au lieu d'établir chaque année un état de compte, comme cela se pratique dans le monde des affaires, le Gouvernement a laissé courir les dépenses ; en réalité, il n'a pas été fait d'état de compte depuis trois ans et demi, mais lorsqu'il le fera préparer, le Gouvernement ne manquera pas, j'imagine, d'y ajouter l'intérêt, comme il fit en d'autres occasions.

Il convient de noter aussi que les terres inspectées se trouvent dans les parties les plus reculées de la province. Au lieu d'inspecter les terres situées près des établissements de colons et dont la province aurait pu disposer avec profit, les commissaires ont préféré déployer leur activité dans les régions lointaines afin de pouvoir mieux servir les intérêt de leurs amis politiques. En dépit de leurs demandes réitérées, les autorités manitobaines n'ont jamais pu obtenir ni du Gouvernement ni des commissaires que l'on fit l'inspection des terres situées près des établissements des colons, afin que l'on mît en culture celles d'entre elles qui sont propres aux fins agricoles. De fait, le premier ministre du Manitoba m'a affirmé—et je n'ai aucune raison de douter de sa parole—qu'il ne peut même pas réussir à obtenir de réponse polie aux lettres qu'il adresse au ministère.

Ainsi, eu égard à la lenteur qui s'accuse dans l'inspection des terres marécageuses, la population du Manitoba se voit graduellement privée d'un revenu qui aurait pu atteindre un chiffre considérable si les terres en question avaient été inspectées puis transportées à la province conformément à l'arrangement dont j'ai parlé au début de mes observations. Mais en cette matière comme en toute autre, il est, j'imagine une limite que l'on ne saurait impunément dépasser, et cette limite, je crois que le Gouvernement l'a enfin atteinte en louant à un particulier, pour une période de dix années et à raison de $5 par section, soit moins de trois quarts de cent l'acre, environ 10,000 acres de terre qui ne lui appartenaient pas. Il est temps, je le répète, de jeter le cri d'alarme et de veiller à ce que justice soit rendue à la province du Manitoba.

Les terres en question, je sais ce qu'elles sont, car elles sont situées dans la division électorale que je représente ici, et s'il se trouve au Manitoba des terres dont on puisse dire que ce sont des marécages, ce sont bien celles-là. Je prétends que le Gouvernement est tenu d'obtenir l'annulation ou la révocation du décret dont j'ai parlé et de rembourser avec intérêt tous les deniers qu'il a injustement fait payer par le Manitoba.

Le Manitoba, mes collègues libéraux de cette province ne l'ignorent pas, a traversé une période financière très difficile ; il lui a fallu mettre à contribution toutes ses ressources pour assurer le développement que l'on constate aujourd'hui et faire face à tous les besoins de la région. Je l'ai déjà dit, on a privé la petite province de ses terres et de ses bois, on l'a dépouillée de tous les privilèges dont jouissent les autres provinces. Voilà pourquoi je dis qu'il est temps que justice soit rendue au Manitoba.

Hier, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) prenait la parole pour répondre à une question posée en termes précis par l'honorable député de Lisgar (M. Greenway). Celui-ci savait sans doute d'avance la réponse qui devait lui être faite; autrement il n'aurait pas posé sa question. Mais je doute fort que cette réponse soit de nature à contenter la population du Manitoba. Je n'entends pas aborder aujourd'hui la discussion du principe sur lequel on se fonde pour louer des terres publiques à des particuliers ou à des compagnies. Pour ma part, je suis opposé à ce principe, et mon sentiment, s'il n'est pas partagé par toute la population du Canada, j'affirme—tant est grand le mécontentement que cette manière d'agir a soulevé dans ma province—qu'il est celui de la population manitobaine qui voit assurément d'un très mauvais œil qu'on loue les terres à pâturages pour les convertir en chasses privées ou les faire servir aux divertissements de certains particuliers, dépouillant ainsi les sportsmen du privilège qu'ils avaient eu jusque-là d'y aller faire la chasse. J'espère donc que le Gouvernement fera rapporter immédiatement ce décret du conseil et mettra la province du Manitoba en possession des terres qui lui appartiennent incontestablement.

M. SCHAFFNER : Monsieur l'Orateur, pour n'être peut-être pas bien familier aux membres de la Chambre, le sujet qui nous occupe en ce moment ne laisse pas d'avoir une très réelle importance, et cela pour deux raisons : la première, c'est que cette partie du pays est très utile à ceux qui ont l'habitude de la fréquenter; la seconde, c'est

le principe que la question implique. L'autre jour, je demandais au ministre de l'Intérieur (M. Oliver) si l'on avait concédé à bail certaines terres avoisinant le lac Manitoba. La réponse qui me fut faite était peut-être la seule que le ministre fût, à la rigueur, tenu de me donner ; mais ce n'était assurément pas celle qu'un membre du cabinet aurait dû faire à un membre de la Chambre. Je demandai à mon honorable ami s'il avait été passé des baux par rapport à ces terres, et il me donna une réponse négative. Il est vrai que les baux n'ont pas été signés, mais l'honorable ministre savait fort bien que la location avait été autorisée par un décret du conseil, ce qui, si je comprends bien la question et si les informations que m'ont fournies des personnes bien renseignées sont bien fondées, revient à dire qu'en ce qui concerne le Gouvernement, la location est chose faite.

La population du Manitoba se fait gloire de ses aspirations démocratiques. Il nous est interdit de laisser sans protester le sénateur Kirchhoffer et ses associés, quelque puissants fussent-ils, s'emparer au moyen d'un bail de cette partie de notre province. Ayant toujours tenu le ministre de l'Intérieur pour un démocrate (je pourrais même ajouter, sans ironie, un démocrate à tous crins), je me demande quelles raisons ont bien pu le déterminer à consentir à certaines gens un bail qui les rend maîtres absolus d'un tel territoire. Pour ma part, je m'abstiendrai de discuter aujourd'hui la question des terres marécageuses ; je m'appliquerai plutôt à rechercher les motifs qui ont porté le Gouvernement à concéder ce territoire à bail.

On dira peut-être que ces dix-sept sections situées au sud du lac Manitoba ne constituent pas une très vaste étendue de terre, mais il ne faut pas oublier que l'endroit est des plus favorables à l'élevage des bestiaux et qu'il n'en est pas d'autre en Amérique où le canard sauvage se rencontre en aussi grande abondance. L'excellent sénateur a longtemps habité la région; il connaît les mœurs du canard; il sait que les eaux des lacs Manitoba et Winnipegosis s'étendent jusqu'à 250 milles vers le nord; il sait aussi que la chaîne des lacs commençant pour ainsi dire à la baie d'Hudson, les milliers, que dis-je ?—les millions de canards sauvages nés le long de ces lacs viennent, à l'automne, s'abattre dans les environs de ces dix-sept sections, attirés par les champs de blé qui environnent cette partie-là du lac, et que c'est là qu'ils font leur dernière halte avant de s'envoler vers le sud. Nous manquerions à notre devoir de représentants de notre province si nous n'élevions la voix dans le but d'empêcher le Gouvernement de permettre à qui que ce soit, en vertu d'un bail, de s'emparer ainsi de l'une de nos grandes sources de richesse.

Je ne sais quel est à cet égard le sentiment des représentants libéraux du Manitoba, mais je sais bien que dans la province, cet état de choses est dénoncé par tous, sans égard aux préférences politiques de chacun. Depuis que l'exécutif a rendu le décret autorisant la location de ces terres, le ministre de l'Intérieur a sans doute reçu à ce propos des montagnes de lettres; que l'on me permette toutefois de citer l'extrait suivant du "Free Press" de Winnipeg, journal très cher aux membres du cabinet, et dont on ne saurait dire qu'il a des sympathies pour les conservateurs :

Si le gouvernement d'Ottawa a prêté l'oreille aux clameurs qui se font entendre depuis quelques jours par tout le Manitoba, il ne doit plus avoir de doute quant à l'attitude qu'il lui incombe de prendre à l'égard du bail qu'il avait projeté de consentir au grand et puissant personnage qu'est le sénateur Kirchhoffer. Mais s'il n'est pas encore pleinement convaincu, le "Free Press" prend sur lui de l'engager à rapporter le décret du conseil et de renoncer à toute intention de signer le bail. La population de la province est pour ainsi dire unanime à s'opposer à ce qu'un tel privilège soit conféré au sénateur Kirchhoffer ou à qui que ce soit ; et elle n'entend pas, non plus, que l'on fasse fi de sa volonté.

On a jugé que cette question était assez importante pour être signalée à l'attention de l'assemblée législative du Manitoba, et voici en quels termes la "Tribune" de Winnipeg, rend compte du débat auquel elle donna lieu. L'honorable M. Mickle proposa la résolution suivante :

La Chambre réprouve énergiquement la concession, soit par la province, soit par le gouvernement fédéral, de droits exclusifs de chasse sur des terres publiques situées dans les limites de la province à quelque personne ou à quelque groupe de personnes que ce soit, pareille concession constituant, dans l'opinion de la Chambre, un injuste empiètement sur les droits des particuliers.

Voici comment il rend compte des observations faites par M. Mickle à l'appui de sa motion :

Il ne croit pas, dit-il, que jamais nulle question n'ait provoqué autant de discussion par toute la province que la concession à certains particuliers du privilège exclusif de faire la chasse sur certaines terres avoisinant le lac Manitoba. La population de la province ne saurait tolérer qu'il soit accordé de privilège ou de faveurs de cette nature. Il invite la Chambre à dénoncer tout bail à cet effet. La concession de chasses peut être très agréable à ceux qui en bénéficient, mais pour les chasseurs ordinaires, la question offre un aspect tout différent.

Pendant qu'il en est temps encore, la population veut empêcher qu'un tel état de choses s'implante dans la province. Parlant de la province du Manitoba, le ministre de l'Intérieur a déclaré hier qu'il n'avait pas été conféré de droits exclusifs de chasse au cours des derniers dix-huit mois, qu'il a lieu de croire que le gouvernement provincial, de son côté, n'en a pas conféré, et que s'il l'a fait, ils devront être retirés.

On dira peut-être, poursuit l'orateur, que les particuliers peuvent acheter le droit exclusif

de faire la chasse. Ceci est vrai jusqu'à un certain point, mais il espère que si ces terres étaient mises en vente, on laisserait libre champ à la concurrence, et que l'acte de vente renfermerait une clause sauvegardant les droits et les privilèges des sportsmen.

M. le docteur McInnis se serait exprimé en ces termes :

Il commence par féliciter le chef de l'opposition de ses remarques et dit qu'en dépit des dénégations il est établi que certains personnages du Manitoba ont tenté de se faire attribuer des privilèges exclusifs de chasse dans la province. La population du Manitoba est assez imbue des principes démocratiques pour refuser son appui à tout gouvernement, provincial ou fédéral ,consentant un bail comme celui qui est projeté. Le ministre de l'Intérieur, dit-il, a déclaré hier sur le parquet de la Chambre qu'il n'avait pas été consenti, au cours des derniers dix-huit mois, de bail conférant à qui que ce fut des privilèges exclusifs de chasse dans les limites du Manitoba.

Toutefois, ajoute-t-il, certain personnage a demandé la concession de privilèges exclusifs de chasse au Manitoba. Ce qui caractérise encore le bail projeté, c'est que le gouvernement fédéral est sur le point de louer à un particulier des terres qui appartiennent depuis longtemps au Manitoba et dont la province aurait dû être mise en possession.

Ces terres appartiennent au peuple, et le Gouvernement est tenu de les lui réserver. Nul particulier ne doit compter avoir droit à des privilèges de cette sorte. On doit pourvoir à la protection du gibier pour le bénéfice du public en général et non pour celui des particuliers.

M. McInnis termine son discours en proposant en amendement que la Chambre considère qu'il ne devrait pas être accordé de privilèges exclusifs de chasse dans les terres publiques.

Voici maintenant le compte rendu du discours d'un autre membre de l'assemblée législative, M. Walker :

M. Sampson Walker, député de Winnipeg-nord, prit ensuite la parole et appuya vigoureusement la motion du docteur McInnis. Le pays, dit-il, a intérêt à savoir si les ministres disent la vérité, qu'ils fassent partie du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial. Le ministre de l'Intérieur affirme qu'au cours des derniers dix-huit mois il n'a pas été consenti de bail, tandis que la " Gazette " publie des avis relatifs à ce bail. La population ne saurait tolérer que ses ministres s'écartent de la vérité. Si l'on a commis la faute, à Ottawa, de consentir un tel bail, le ministre aurait dû le reconnaître.

La motion du Dr McInnis fut adoptée à l'unanimité.

Ainsi que je l'ai déjà dit, je n'aborderai pas aujourd'hui la question des terres marécageuses, estimant que mon honorable collègue de Macdonald (M. Staples) en a fait un exposé suffisant. Nous, les représentants du Manitoba, nous avons vraiment lieu de nous plaindre de ce que le gouvernement fédéral n'a pas mis notre province en possession des terres marécageuses auxquelles elle a droit. Si j'ai pris la parole, ce n'est pas tant pour protester contre la location possible de dix-sept sections de terre que pour dénoncer avec toute l'énergie dont je suis capable le principe sur lequel on se fonde pour consentir un bail en faveur d'un groupe de particuliers au détriment d'autres citoyens jouissant des mêmes droits qu'eux.

L'hon. M. OLIVER : Il ne conviendrait guère, j'imagine, de laisser se clore un débat aussi inattendu et aussi extraordinaire que celui-ci sans quelques observations de ma part. Tout d'abord, je ne saurais dire de mes honorables amis qu'ils ont fait montre d'une bien grande loyauté en mettant cette question sur le tapis. Motion fut faite relativement au dépôt d'un rapport ; cette motion fut adoptée, le rapport est en voie de préparation, et je crois que mes honorables amis se fussent fait beaucoup plus d'honneur, à eux-mêmes et à leurs collègues de la gauche, s'ils avaient attendu pour soulever un tel débat que la Chambre fût saisie des documents demandés. Néanmoins, puisqu'ils ont choisi d'agir de la sorte, ils devront subir les conséquences de leur attitude.

Je dois dire tout de suite que la province du Manitoba n'a pas un seul grief, pas même l'ombre d'un grief à formuler à l'égard des terrains marécageux. S'il existe un grief à ce sujet au sein de la population manitobaine, il doit être né de la façon dont le gouvernement provincial a disposé de ceux de ces terrains qui lui ont été attribués. En 1885, le gouvernement fédéral et le gouvernement manitobain conclurent un arrangement aux termes duquel on devait faire faire l'inspection de certaines terres situées dans les limites de la province, et ces terres devaient, en certaines circonstances et si elles répondaient à certaines conditions, être transférées à la province. Cet arrangement est toujours resté en vigueur depuis cette époque, les termes en sont encore les mêmes qu'autrefois, et les conditions en sont aussi respectées aujourd'hui qu'elles le furent par le passé. Mais il n'a jamais été entendu, ni implicitement ni explicitement, que le gouvernement manitobain dût entrer immédiatement en possession des terres marécageuses de la province. Il devait prendre possession, selon certaines circonstances et certains besoins déterminés, de celles répondant à certaines conditions également déterminées. Si la province n'a pas été mise en possession des terres répondant à ces conditions, elle a droit de se plaindre ; dans le cas contraire, bien qu'il se puisse trouver dans ses limites des millions d'acres de terre auxquels elle pense avoir droit, elle ne saurait avoir de grief à formuler.

Des inspecteurs furent nommés ; l'honorable député de Macdonald (M. Staples) prétend que l'un d'eux devrait être désigné par le gouvernement provincial. J'ignore s'il a raison ou s'il a tort, mais ce dont je suis absolument certain, c'est que cette opinion vient à peine d'être exprimée, tandis que les inspecteurs actuels remplissent leurs fonctions depuis des années. Par conséquent, s'il existe un sujet de plainte à cet égard, le

grief est très ancien et il eût été facile, il y a bien des années, d'en demander le redressement. Mais comme il n'y a même jamais été fait allusion, j'ai lieu de penser qu'il n'existe que dans l'imagination de certaines personnes.

Les terres ne peuvent être attribuées à la province qu'après avoir été inspectées et arpentées ; il faut, en outre attendre que les commissaires aient déclaré leur opinion. Mais au fur et à mesure qu'elles sont arpentées, la province est mise en possession de celles qui répondent aux conditions déterminées. Ces jours derniers encore, le ministère transportait à la province plusieurs milliers d'acres de ces terres. On peut voir par là que le gouvernement fédéral n'a jamais cessé de s'occuper de cette question.

Je ne crois pas que l'on soit justifiable de dire que la province a subi des pertes pour n'avoir pas été mise plus tôt en possession de ces terres. C'est plutôt le contraire qui me paraîtrait la vérité. En effet, elle en trouve aujourd'hui un prix élevé, tandis qu'elle les aurait vendues à vil prix si elles lui avaient été attribuées il y a des années et qu'elle en eût disposé aux conditions qui prévalaient alors.

Pour ce qui est des permis de chasse sur le lac Manitoba et du prétendu empiètement que constitueraient ces permis sur les droits de la province à l'égard des terres marécageuses, je me contenterai de dire à mes honorables amis que s'ils s'étaient donné la peine de lire les décrets du conseil autorisant l'octroi de ces permis, ils auraient constaté que cette autorisation était accordée sans préjudice des droits de la province, et que nul n'a eu ni l'intention ni le désir de porter de quelque façon atteinte aux justes droits de la province à l'égard de ces terres marécageuses.

Mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) a jugé bon de donner à entendre que je lui ai manqué d'égards ou que j'ai manqué d'égards envers la Chambre en répondant à certaine question qu'il me posait l'autre jour. La question qu'il me fit était précise, je lui donnai une réponse précise ; c'était, j'imagine, tout ce que l'honorable député était en droit d'attendre. Mais il s'abuse étrangement s'il compte que les membres du cabinet vont pousser la complaisance jusqu'à lui fournir les questions et les réponses.

Je pourrais aussi lui faire observer que s'il s'imagine qu'un décret du conseil autorisant un bail est la même chose qu'un bail, il se trompe sérieusement. Un ministre peut être autorisé par un décret du conseil à faire telle ou telle chose, mais il peut surgir des circonstances qui ne lui permettent pas d'agir dans ces cas-là d'après les termes de ce décret. Celui-ci exprime l'intention du Gouvernement et celle du ministre et ces derniers sont responsables jusqu'à ce point; mais il y a toute une différence au monde entre un décret du conseil autorisant le ministre de l'Intérieur à signer un bail et la jouissance de ce bail par le locataire. Dans le cas mentionné, il n'y a pas eu de bail, il n'y en aura pas non plus. Mon honorable ami est-il convaincu qu'il a reçu une réponse juste et directe à sa question précise dans cette occasion ?

M. STAPLES : Si la population du Manitoba n'avait pas protesté contre l'affermage de ces terres à M. le sénateur Kirchhoffer, n'est-il pas vrai que le département aurait accordé la concession d'après les conclusions du décret.

L'hon. M. OLIVER : Je suis convaincu que si les habitants du Manitoba n'avaient pas protesté, ce bail eût été accordé, mais depuis les protestations qui nous sont parvenues, je crois que le ministre serait mal venu d'accorder un bail, et c'est ce qu'il ne fera pas, comme je l'ai déjà déclaré à la Chambre.

Mes honorables amis attachent une certaine importance aux droits de la province du Manitoba et à l'inopportunité de la mesure, c'est-à-dire l'affermage de ces terrains, ce qu'ils décrivent comme constituant un empiètement sur les droits de la province ; l'on a été jusqu'à invoquer les principes sacrés de la démocratie qui se trouveraient en danger. Un bon député a exprimé sa surprise de ce que j'aie pris part à l'octroi de ce bail, vu que je suis un démocrate à tous crins. Je remercie mon honorable ami de ses bons sentiments à mon égard et je crois avoir encore le droit à sa confiance. Quant à cette prétendue concession d'un bail en faveur de M. le sénateur Kirchhoffer affermant certains terrains marécageux au Manitoba, cette affirmation ne repose que sur la déclaration du sénateur qu'il possédait déjà du gouvernement du Manitoba la concession de terrains semblables voisins, de sorte que le bail projeté se trouvait être d'accord avec la politique et les principes du gouvernement de cette province concernant l'administration de ces terres.

M. STAPLES : Approuvez-vous toujours ce que fait le gouvernement du Manitoba ?

L'hon. M. OLIVER : Pas toujours, mais lorsque ce gouvernement s'occupe de ses propres terres, nous devons considérer comme acquis que les ministres qui le composent savent ce qu'ils font et qu'ils travaillent pour le plus grand bien de la population du Manitoba. Dans le cas actuel, cependant, nous avons été trompés, semble-t-il.

M. STAPLES : A propos du bail relatif à la réserve d'Oak-Point ?

L'hon. M. OLIVER : Il s'agit précisément de ce qui s'est produit dans le cas du bail qu'on voulait accorder à M. le sénateur Kirchhoffer. Un décret fut préparé concédant un bail au club de chasse d'Oak-Point. Ce club possède déjà une concession à bail d'une certaine superficie de terrain. Ce bail fut révoqué dans le but de permet-

tre aux colons de s'établir sur ces terrains et d'y prendre des homesteads.

Plus tard un décret du conseil fut préparé accordant un nouveau bail à la compagnie, mais, vu les protestations que le département a reçues du Manitoba, protestations qui indiquaient certainement une évolution dans la politique de cette province, nous avons cru devoir nous rendre à ces demandes et le club de chasse n'obtiendra pas cette réserve ,et à l'avenir le ministère de l'Intérieur aura pour principe de n'accorder de baux semblables que pour la superficie de terrain nécessaire pour la construction des bâtiments destinés à ces clubs.

Je crois pouvoir ajouter un mot—bien que cette question ne découle pas naturellement du débat sur un autre point. On a dit que le premier ministre du Manitoba avait protesté contre l'octroi d'un bail à M. le sénateur Kirchhoffer et que le département n'avait pas eu même la délicatesse de lui répondre. Et bien, si je suis bien renseigné, le sénateur Kirchhoffer n'a jamais protesté de la façon qu'on l'a dit. S'il eût fait, le ministère lui aurait répondu. Mais il a protesté contre l'octroi d'un bail au club de chasse de la Pointe-au-Chêne, et les fonctionnaires de mon ministère lui ont répondu que ce bail n'était accordé qu'aux conditions imposées d'après les droits de la province. Mais ce n'est pas à cause de son caractère anti-démocrate que cette demande fut refusée. Nous avons considéré que l'octroi de ce bail constituait un empiètement sur les droits qu'ont les provinces sur les terrains marécageux. J'avais raison de prévoir que le gouvernement manitobain savait qu'un bail avait été émis en faveur du club de la Pointe-au-Chêne ; je me basais pour cela sur le fait que le même gouvernement avait accordé une concession quelque temps après à M. le sénateur Kirchhoffer. J'avais donc le droit de conclure de tous ces faits que le gouvernement du Manitoba, qui est supposé représenter l'opinion publique de cette province, acceptait le principe de l'émission des baux de chasse. La concession projetée en faveur de M. le sénateur Kirchhoffer se trouvait donc conforme à cette politique et soumise aux payement des droits provinciaux du Manitoba sur les terrains marécageux.

J'aimerais à faire remarquer que tout ce que l'on a pu dire dans le passé contre l'administration du ministre de l'Intérieur, sous prétexte qu'elle servait à procurer des avantages à des amis politiques, n'a pas sa raison d'être, dans le cas qui nous occupe, puisque le bail en question était en faveur de M. le sénateur Kirchhoffer, qui est un partisan politique du gouvernement du Manitoba : le fait qu'il a pu obtenir une concession de ce gouvernement me porterait à supposer que la portée du bail sera élargie dès que la commission chargée de s'enquérir de la valeur de ces terrains marécageux et des conditions de leur transport aura remis son rapport.

M. ROCHE (Marquette) : Si l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) avait le droit de caractériser cette discussion, comme étant des plus extraordinaires, j'ai également le privilège de trouver à redire au qualificatif qu'il a attribué à ce débat, après l'avoir suivi dans sa tentative de se justifier derrière ce qu'il appelle un précédent établi par le gouvernement provincial du Manitoba dans le cas d'une concession accordée au sénateur Kirchhoffer, à qui ont été concédées sept sections. L'honorable ministre est toujours à la recherche d'un précédent qu'il semble toujours heureux de suivre surtout quand ce précédent est mauvais. Personne sur ces bancs n'a essayé de défendre une concession semblable, et, il faut le dire, le gouvernement provincial n'a pas affermé les terrains en question en faveur de M. le sénateur Kirchhoffer. Le ministre de l'Intérieur dit que faire rendre un décret en conseil et le mettre à exécution sont deux choses bien différentes. Mais il ne saura nier que c'est uniquement dû à la pression de l'opinion publique telle que démontrée dans les protestations qu'il a reçues de ses amis politiques et des organisateurs de son parti, de même que de ceux qui s'intéressent à la préservation de la chasse et de la pêche dans cette province, qu'il a refusé d'accorder cette concession. Il ne devra pas oublier que même si la province du Manitoba a affermé en faveur de M. le sénateur Kirchhoffer sept sections de terrains qui lui appartenaient, de même qu'elle aurait pu concéder ce bail à n'importe qui, elle louait des terres qui lui appartenaient et si le gouvernement provincial s'est trompé, il devra rendre compte de sa conduite aux électeurs du Manitoba. Mais l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a concédé dix-sept sections de terrain qui appartiennent à la province et non pas à son département, non pas au gouvernement du Dominion.

S'il y a des terres giboyeuses, elles se trouvent comprises parmi les terrains désignés sous le qualificatif de marécageux ; or, toutes ces terres devraient être remises à la province du Manitoba, en vertu du traité intervenu en 1885.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a dit que s'il s'élevait quelque grief au sujet de ces terrains marécageux, la population du Manitoba devra demander compte au gouvernement provincial de la façon dont il a disposé de cette terre. Qu'on s'imagine donc ce ministre de l'Intérieur faisant des commentaires sur la façon dont un gouvernement provincial peut avoir disposé de son domaine public et rappelons-nous donc le passé de ce gouvernement dont il fait partie. Les organisateurs de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan ont reçu 250,000 acres de terres à raison de $1 de l'acre, et il viendrait aujourd'hui reprocher au gouvernement du Manitoba d'avoir vendu des terrains pu-

blics ! Voilà qui est riche, en vérité. Le ministre actuel de l'Intérieur peut invoquer comme excuse qu'il n'est pas responsable de cette décision prise par son prédécesseur. Mais qu'on examine ce qu'il a fait lui-même en prenant la direction de son département. Au mois de juin dernier, il vendait pour $3 l'acre nominalement, mais pour $1 l'acre réellement 380,000 acres de terres publiques à la compagnie d'irrigation Robins composée de ses amis politiques. Quand l'honorable ministre dit que la population du Manitoba n'a aucun grief contre le Gouvernement, la mémoire lui fait défaut ou bien il est parfaitement ignorant des détails de ce qui se passe dans son département. Le trésorier provincial du Manitoba, dans son exposé budgétaire, l'autre jour, disait :

Nous devons nous plaindre de ce que la province ait eu à payer le coût de l'inspection de grande quantité de terrains marécageux qui n'ont pas encore été transportés dans la province ou qui ne le seront peut-être jamais. Et pour rendre la situation encore plus insupportable, on impute à la province l'intérêt du coût de cette inspection depuis que ce montant a été payé jusqu'à l'époque où cette somme sera déduite de notre subvention. Ceci est entièrement contraire à la convention intervenue entre le sous-ministre de l'Intérieur et MM. Larivière et Harrison, en 1887, alors qu'il fut entendu qu'on n'exigerait pas des paiements semi-annuels à la province, relativement au coût de l'inspection devant déterminer le choix qu'on devait faire de ces terrains, tant que ces derniers n'auraient pas été transportés à Sa Majesté pour l'avantage de la province. Ce qui revient à dire que le coût de l'inspection ne devrait pas être imputé à cette province tant que celle-ci ne serait pas mise en possession de ce domaine.

Cependant, en face de cette disposition bien précise, le gouvernement du Dominion a imputé le coût d'inspection et a exigé de cette province le coût de l'inspection de ces terrains qu'il détient à son préjudice. Le 20 septembre dernier, la province a soumis des mémoires très documentés se rapportant à toutes ces réclamations et ces plaintes. Jusqu'à présent, le gouvernement du Dominion n'a pris aucune initiative sur cet appel. C'est à ce sujet que M. Roblin s'est plaint de ne pas recevoir de réponse ; il ne s'est jamais plaint de l'affermage des terrains accordés à M. le sénateur Kirchhoffer. Ce n'est pas la seule protestation qui s'est élevée relativement à ces terrains marécageux, et l'on demande la cession de ces terres à la province du Manitoba. Les mêmes protestations ont été faites par le gouvernement provincial et libéral dont mon honorable ami de Lisgar (M. Greenway) était le chef. J'ai sous la main une copie du rapport du conseil exécutif approuvé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur le 5 novembre 1906. On y lit que le 7 janvier 1890, M. Daniel McMillan écrivait au sous-ministre des Finances ce qui suit :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 courant contenant deux chèques représentant la somme de $211,221.76, à compte des subventions dues à la province du Manitoba, le 1er janvier 1890. A nouveau. . .

Cela semblerait indiquer que ce n'était pas la première protestation que le Gouvernment recevait.

. . .nous devons protester contre la façon dont la province s'est trouvée obligée d'acquitter les dépenses de la commission des terrains marécageux avant que ces terres fussent cédées à la province, ainsi que contre l'intérêt exigé sur cette dépense, toute dépense dont nous ne connaissons aucun détail.

Cependant le ministre déclare que la population du Manitoba ne se plaint pas du Gouvernement à propos de ces terrains. Plus tard, c'est-à-dire le 9 janvier 1889, une protestation semblable fut adressée à M. Courtney par M. Smart, trésorier provincial par intérim. Nous voyons donc qu'à maintes reprises les gouvernements conservateurs comme libéraux du Manitoba ont protesté contre la disposition des terrains marécageux de cette province. Il semble maintenant que ce gouvernement a adopté un décret en conseil accordant ce bail. Mais je suis heureux d'entendre l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) déclarer que ce bail n'a pas été concédé et qu'il a tenu compte de la vigoureuse protestation de la population du Manitoba contre la concession d'un tel bail. Mais il ferait bien de ne pas essayer de se cacher derrière un prétendu précédent établi par le gouvernement provincial, car, si je ne me trompe, la concession à bail des terrains d'Oak-Point a été accordée au club d'Oak-Point par le gouvernement du Dominion avant que M. Kirchhoffer eût obtenu cette concession. Le "Free Press", du Manitoba, a télégraphié à son correspondant à Ottawa de lui demander de rechercher les conditions de ce bail, et en réponse, il appert que ce bail n'avait que la durée d'un an, et même qu'il était expiré et qu'il n'avait pas été renouvelé. Mais cet affermage ayant été accordé, il y a un an l'automne dernier, c'était bien avant la concession faite à M. le sénateur Kirchhoffer par le gouvernement provincial.

Inutile pour moi, je crois, de m'attarder à discuter cette question, vu que le ministre a déclaré avoir intention de ne plus accorder de ces concessions à l'avenir. J'éprouve du plaisir à apprendre cela, et je suis convaincu que la population du Manitoba se réjouira avec moi. D'abord le gouvernement fédéral n'a pas le droit d'aliéner ces terrains en faveur d'un individu. L'honorable ministre a semblé se complaire à dire que le locataire n'est pas un de ses amis politiques. Dans ce cas, quelle est donc l'influence qui a fait adopter ce décret du conseil injustifiable ? C'était le désir du ministre de concéder en faveur de M. le sénateur Kirchhoffer pour une réserve de chasse, avec le droit d'en chasser tous les autres sportmen de la province qui ont autant droit que lui

de chasser à ces endroits, en leur qualité de simples particuliers. Cette concession était pour vingt ans, mais il fallait respecter les réclamations que la province pouvait soulever.

Tous les baux accordés par le gouvernement du Manitoba contiennent une stipulation disant qu'en aucun temps, à trente jours d'avis, la concession pourrait être révoquée si l'on a besoin des terrains affermés pour des colons qui prennent des homesteads. Le gouvernement provincial n'a pas eu besoin d'un comité pour protester. Quand le comité de protestation s'est rendu auprès des ministres provinciaux, ils avaient reçu une réponse avant d'avoir soumis une requête, c'est-à-dire qu'on avait pris les moyens de révoquer ce bail. Le gouvernement fédéral afferme des terres qui appartiennent à la province et que, vu qu'il s'agit de terrains marécageux, il aurait dû céder à la province; le procédé est un peu leste et ne peut être excusé par aucun argument du ministre de l'Intérieur.

DEMANDE DE DOCUMENTS RELATIFS AU *MODUS VIVENDI* DES PECHERIES.

L'hon. M. FOSTER : Avant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, je demanderai au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) d'avoir l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre le décret du conseil auquel a fait allusion mon honorable ami de Comox-Atlin (M. Sloan) lors du débat sur la question des pêcheries l'autre jour. L'honorable député a lu une partie de ce document basé sur l'article 78 de la loi de l'audition, relative au transbordement du poisson, des navires américains à Boston en territoire canadien, déclarant que ce décret devait être mis à exécution d'après des règlements établis par le ministre des Douanes. Si le premier ministre veut prendre note de ma demande et déposer une copie des règlements qui ont servi de base à ce décret du conseil, cela serait très utile à la députation.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. R. L. BORDEN : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur certains états qu'on a demandés et qu'on m'a remis entre les mains. Si je ne me trompe, ces états n'ont pas encore été déposés ; si l'on a fait le dépôt de certains de ces documents, ce n'est que depuis deux ou trois jours. Cette liste date de deux ou trois jours. Le 28 novembre, je demandais le dépôt de documents relatifs à l'octroi de terres à d'autres personnes qu'à des colons de bonne foi. Il était entendu avec l'honorable ministre de l'Intérieur que cet état ne devait contenir qu'une liste—il n'était pas question des documents eux-mêmes qui sont très volumineux. Si l'honorable ministre (M. Oliver) voulait hâter autant que possible le dépôt des états indiqués dans cette liste, il m'obligerait beaucoup.

Le même jour, le 28 novembre, je demandais un état de tous les documents se rapportant à l'achat d'un terrain destiné à la construction d'une remise à machines à Truro. Le même jour, l'honorable député d'Hamilton (M. Barber)) demandait le dépôt d'un état semblable relatif à l'achat d'un terrain à Halifax pour la construction d'un ouvrage semblable ; le même jour encore, il demandait un état général des documents relatifs aux terrains vendus depuis un certain temps à Halifax pour les fins de l'Intercolonial. Le 10 décembre, l'honorable député de Marquette (M. Roche) demandait le dépôt de certains documents relatifs à un marché adjugé par le Gouvernement à M. W. A. D. Lees, pour la construction d'une clôture entourant certains terrains près de Fort-Saskatchewan.

Le 17 décembre, j'ai demandé un état des documents relatifs à la construction d'un hôtel des postes à Vancouver; de même que le dépôt des documents relatifs à la construction d'un édifice réservé aux immigrants à Winnipeg. Je demandais en même temps le dépôt des documents relatifs à certains travaux qui se poursuivent à Saint-Andrews ; enfin, par ma motion, je demandais un état des documents relatifs à la section B du chemin de fer transcontinental. Le lendemain, c'est-à-dire le 18 décembre, je demandais un état des documents relatifs à la section F du chemin de fer transcontinental et à la construction d'un hôtel des postes à Winnipeg. A mon sens, on simplifierait la tâche de la Chambre en déposant le plus tôt possible ces documents sur le bureau.

L'hon. M. EMMERSON : Quant à l'état relatif à la correspondance se rapportant aux terrains achetés à Halifax, il a déjà été déposé sur le bureau de la Chambre. L'état concernant l'achat des terrains de Truro n'a pas encore été déposé parce qu'il nous manque certains renseignements de Moncton, mais nous espérons pouvoir compléter tout cet état avant quelques jours. Quant au renseignement demandé relativement aux sections B et F—dont l'une traverse le Nouveau-Brunswick, et l'autre, une partie de la province de Québec, si je ne me trompe—les commissaires du Transcontinental sont à préparer ce renseignement; hier, ils m'informaient qu'ils espéraient pouvoir terminer ce travail avant deux ou trois jours. Je dois dire que ces renseignements forment un dossier très volumineux. Il ne s'agit plus que de la préparation des plans par les fonctionnaires de la commission. Je leur ai demandé à deux ou trois reprises de préparer cet état le plus tôt possible. Ils m'ont répondu dans l'affirmative. A ces exceptions près, la plupart des états demandés ont été déposés par le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

COMMUNICATION ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. LEFURGEY : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire demander au Gouvernement s'il a quelque déclaration à faire relativement au rétablissement des communications par câble entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et si la compagnie anglo-américaine a conclu des arrangements au nom du Gouvernement avec la compagnie Marconi pour l'exécution de cet ouvrage, tant qu'un câble ne sera pas posé.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois informer mon honorable ami que le ministre intérimaire des Travaux publics s'occupe de cette question et qu'il pourra peut-être fournir quelques renseignements à la Chambre avant longtemps.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TARIF DOUANIER.

Seigle, par boisseau, 7 cents, 9 cents, 10 cents.

L'hon. M. FIELDING : C'est en réalité le même tarif.

Farine de seigle, par baril 33 cents, 45 cents et 50 cents.

L'hon. M. FIELDING : Pas de changement ici.

Blé, par boisseau, 8 cents, 10 cents et 12 cents.

M. R. L. BORDEN : Quelques-uns de ces item ont-ils été changés?

L'hon. M. FIELDING : Pas sensiblement; il faut tenir compte du tarif intermédiaire. La moyenne du tarif général est la même dans chaque cas.

M. R. L. BORDEN : Et le tarif de faveur ?

L'hon. M. FIELDING : Il reste le même; il y a exception pour certains articles.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre voudra-t-il m'expliquer pourquoi les droits sur le seigle ont été réduits de 20 cents à 10 cents ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas de réduction ; le droit est de 10 cents.

Riz, non nettoyé, non décortiqué (puddy), en franchise.
Riz nettoyé, par 100 livres, 50 cents, 65 cents, 75 cents.

M. R. L. BORDEN : Il y a une modification ici.

L'hon. M. FIELDING : Nous admettons le riz brut en franchise et nous réduisons les droits sur l'article fabriqué.

M. R. L. BORDEN : Quel était l'ancien droit ?

L'hon. M. FIELDING : ½ cent par livre, pour le riz non nettoyé.

M. MACLEAN (York-sud) : Quand on imposa ce droit sur le riz, on nous promit que certains moulins s'établiraient au Canada pour faire le nettoyage du riz. Ces moulins ont-ils été construits ?

L'hon. M. PATERSON : On en compte seulement deux, l'un à Montréal et l'autre à Victoria, je crois.

M. MACLEAN (York-sud) : Cette admission en franchise les empêchera-t-il de continuer leur industrie ?

L'hon. M. PATERSON : Nous ne le croyons pas.

L'hon. M. FIELDING : L'article fabriqué n'est pas admis en franchise, mais bien le riz non décortiqué. Les droits sur l'article fabriqué sont réduits.

M. SMITH (Wentworth) : Si on regarde à la page 48 de l'index ou de l'annexe déposé sur le bureau de la Chambre, on constate que l'ancien droit était de 20 cents par boisseau.

L'hon. M. FIELDING : Vous parlez de l'item 58 ?

M. SMITH (Wentworth) : Oui.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif était de 10 cents, et il reste à ce chiffre. Mon honorable ami a-t-il un document disant que ce droit était de 20 cents ?

M. SMITH (Wentworth) : Oui, l'index ou l'annexe imprimé et distribué indique que ce droit est de 20 cents.

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas, il y a eu une erreur.

M. R. L. BORDEN : On trouve la même chose à la page 48 de l'index soumis à la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Dans l'acte des douanes il est question de 10 cents.

M. R. L. BORDEN : A mon sens, il doit y avoir ici une erreur, parce que le droit de faveur est de 6 cents ⅞ par boisseau et que le tarif général est de 20 cents par boisseau.

L'hon. M. FIELDING : Il s'agit d'une erreur d'impression, car il n'y a pas de changement dans le tarif.

M. R. L. BORDEN : Quels étaient les droits sur le riz nettoyé ?

L'hon. M. FIELDING : Le tarif général est de $1.25 par 100 livres ; on l'abaisse à 75 cents, et on enlève les 50 cents sur le riz brut.

M. BLAIN : Pourquoi ?

L'hon. M. FIELDING : Parce qu'il s'agit d'un article d'une consommation considérable, et cette diminution est décidément dans l'intérêt du public.

Sagou et tapioca, par 100 livres, 17½ p. 100, 25 p. 100, 27½ p. 100.

M. GANONG : Avez-vous élevé les droits sur le tapioca et le sagou dans l'intérêt du consommateur ?

L'hon. M. FIELDING : Le droit, au tarif général, était d'abord de 25, et le droit différentiel de 16⅔.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi élevez-vous le tarif sur ces aliments ?

L'hon. M. FIELDING : Nous en recevons d'immenses quantités, grâce au droit différentiel, et nous avons cru que 17⅔ p. 100 représentait une moyenne raisonnable.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi le tarif général a-t-il été élevé de 25 p. 100 à 27⅔ p. 100 sur le sagou et le tapioca, qui servent surtout aux malades ? Etait-ce simplement dans le but de retirer un revenu de cet impôt ?

L'hon. M. PATERSON : Cela nous permettra d'accorder une préférence plus marquée. Le tarif de faveur était d'abord de 16⅔, et d'après l'unité de 2½ que nous avons adoptée, il représenterait 17 p. 100 ou 17½ p. 100 ; or nous avons adopté une moyenne de 17½. L'augmentation dans le tarif général bénéficiera au commerce britannique.

M. R. L. BORDEN : Et afin de donner à l'exportateur anglais le plus grand avantage possible, vous élevez le tarif général, vous trouvant en cela augmenter le droit différentiel que doit payer l'exportateur anglais.

L'hon. M. PATERSON : Dans un grand nombre de cas, on a élevé les droits dans le but de pouvoir accorder une préférence plus accentuée à la Grande-Bretagne..

M. GANONG : Ignorez-vous qu'on ne récolte pas le tapioca ou le sagou dans la Grande-Bretagne ?

L'hon. M. PATERSON: Mais ces produits viennent de pays qui jouissent des avantages du tarif de faveur.

L'hon. M. FOSTER : Quel pays allez-vous favoriser ?

L'hon. M. PATERSON : Le Canada d'abord, et ensuite l'empire britannique.

M. R. L. BORDEN : Voilà une déclaration passablement vague.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre dit que le droit sur cette denrée a été augmenté pour aider l'exportateur britannique ; allons-nous taxer inutilement les denrées alimentaires de notre peuple pour favoriser certains exportateurs ? D'où exporte-t-on le sagou et le tapioca ?

L'hon. M. PATERSON : Des Straits Settlements surtout...

L'hon. M. FOSTER : Votre but en élevant les droits sur les denrées alimentaires est-il d'aider à cette partie de l'empire. Il semblerait que notre législation devrait d'abord bénéficier au peuple du Canada. Si on avait laissé le droit général tel qu'il était d'abord, et si l'on eût établi une plus grande différence en faveur du pays privilégié, on se serait montré conséquent avec soi-même. Mais le Gouvernement se propose-t-il de taxer les denrées alimentaires achetées par les Canadiens pour favoriser un autre pays ? Dans ce cas-ci, on a élevé le tarif général et le tarif de faveur et l'on a taxé plus qu'il ne l'était un aliment que le pays ne produit pas.

L'hon. M. PATERSON : Dans ce cas-ci, c'est le tarif privilégié qui a été la règle suprême. Le tarif général est réglé par cette préférence qui est elle-même augmentée de la différence qui existe entre 16⅔ et 17½, ce qui est un tarif très raisonnable.

L'hon. M. FOSTER : Ainsi, le ministre prend pour principe que son premier devoir est d'examiner à quels pays il viendra en aide en favorisant l'importation de leurs produits. Ayant décidé d'accorder cette faveur à certaines nations, le cabinet se met à l'œuvre et, ayant cet objet en vue, il détermine les droits qu'imposera le tarif général. Est-ce bien cela ? Je supposais qu'en fixant les droits dont seront frappés les articles importés au Canada, vous faisiez d'abord entrer en ligne de compte les besoins du pays. Je croyais qu'ensuite vous fixiez le droit différentiel de manière à accorder des avantages à la nation qui favorisera notre commerce. Assurément, le ministre ne dira pas que lui et le ministère qu'il représente se guident, dans la préparation du tarif sur d'autres considérations que les exigences, la situation et les besoins du Canada.

L'hon. M. PATERSON : Oui, nous le faisons. Nous ne craignons pas d'avouer qu'en préparant le tarif, nous avons cru que l'augmentation de la préférence accordée à la Grande Bretagne ou aux colons britanniques relativement à certains articles, enlèverait à nos cousins des Etats-Unis ou à une autre nation un commerce dont nous voudrions voir profiter davantage d'autres pays. Nous n'avons agi de cette manière que lorsque nous nous attendions à une vive concurrence de la part de l'Angleterre ou de la colonie britannique jouissant des avantages du tarif de faveur. Nous ne l'avons pas fait pour les instruments aratoires parce que nous n'en attendions pas de la mère-patrie, et qu'il fallait, par conséquent, tenir compte du tarif général et de ses conséquences. Mais, chaque fois qu'il s'est agi d'un article dont la fourniture donne lieu à une vive concurrence, les tissus et les cotonnades par exemple, lorsqu'il était possible de détourner le courant commercial des Etats-Unis au profit de la Grande-Bretagne, tout en tenant compte de nos besoins et de notre situation, nous étions disposés à aug-

menter la préférence afin d'obtenir ce résultat. Nous l'avons fait à l'égard de plusieurs catégories d'articles. C'est-à-dire que, lorsque l'Angleterre entra en concurrence avec les Etats-Unis pour la fourniture d'une marchandise, nous avons parfois élevé le droit sur l'article américain sans l'élever sur l'article anglais que nous avons peut-être degrevé partiellement. Le rival étranger du fournisseur anglais est obligé d'abaisser ses prix. Le consommateur canadien, au lieu d'acquitter en entier le droit établi par le tarif canadien, est protégé par le tarif de faveur applicable aux marchandises anglaises qui est le régulateur des prix, attendu que le fournisseur étranger est tenu de vendre meilleur marché pour faire face à la concurrence des fabricants de l'Angleterre. Ainsi, nous n'hésitons pas à dire que c'est là un des principes qui servent de base au tarif chaque fois que nous pouvons sans nuire à notre intérêt, de détourner le commerce des autres pays au profit de la Grande-Bretagne.

L'hon. M. FOSTER : Voici que le ministre s'égare dans des sentiers interdits. Tout ce qu'il vient de dire n'est que du réchauffé.

L'hon. M. PATERSON : On ne change pas la vérité ; elle est immuable.

L'hon. M. FOSTER : Il est une foule de vérités qu'il est inutile de ressasser. Le ministre pourrait se lancer dans une dissertation sur le mouvement des planètes et dire la vérité.

L'hon. M. PATERSON : Ceci se rapporte au sujet de la discussion.

L'hon. M. FOSTER : Au tarif?

L'hon. M. PATERSON : Certainement.

L'hon. M. FOSTER : Le mouvement des astres?

L'hon. M. PATERSON : Le mouvement des astres ne se rapporte pas plus à la question que les commentaires de l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre soutient qu'il veut accorder des avantages aux pays britanniques qui exportent au Canada du sagou et du tapioca. N'obtiendrait-il pas ce résultat tout aussi bien en imposant un droit de 15 p. 100 par le tarif de faveur et en maintenant le droit de 25 p. 100 dans son tarif général. Est-il nécessaire d'élever le droit sur une denrée alimentaire que ce pays ne produit pas, afin d'accorder une préférence? Pourquoi a-t-il recours à ces deux moyens : l'augmentation du tarif général et l'augmentation du tarif de faveur? Ne comprend-il pas que le moyen le plus facile d'atteindre son but est de ne pas tomber au droit imposé par le tarif général et d'augmenter la différence entre les deux tarifs, en fixant à 15 au lieu de 17½ p. 100 le droit établi par le tarif de faveur? Quelle raison peut-il avoir d'imposer le sagou et le tapioca? Est-ce pour les fins du revenu ? Il n'en a pas besoin, dit-il, il est en état de diminuer le droit sur le riz et le " paddy ", parce que le revenu est suffisant. Dans ce cas-là, il y a une diminution réelle du droit sans nuire à la préférence. Quelle raison a-t-on de porter de 25 à 27½ p. 100 et de 16⅔ à 17½ p. 100 les droits sur une denrée alimentaire que le pays ne produit pas ?

L'hon. M. PATERSON : J'ai expliqué...

L'hon. M. FOSTER : Et si le ministre descendait des nuages pour s'occuper des choses de notre planète...

L'hon. M. PATERSON : Lorsque le droit était de 25 p. 100 et la détaxe de 33⅓ p. 100, le droit différentiel se trouvait de 16⅔ p. 100, n'est-ce pas ? Pour suivre le principe que nous avons énoncé d'adopter des unités de 2½ p. 100, nous avions le choix entre 15 p. 100, droit que l'honorable député propose, et 17½ p. 100. Ce dernier chiffre se rapproche beaucoup plus de 16⅔ p. 100 que 15 p. 100. En adoptant 17½ p. 100 pour base le droit imposé par le tarif général devait être de 27½ p. 100, ainsi que je l'ai déjà expliqué. Nous n'avons pas cru qu'un droit de 17½ p. 100 augmenterait sensiblement la taxe, et nous avions diminué les impôts de plusieurs milliers de dollars par l'article précédent.

M. R. L. BORDEN : Je crois que le ministre s'est expliqué avec beaucoup de clarté et que le représentant de Toronto nord (M. Foster) ne devrait plus lui poser de questions.

L'hon. M. PATERSON : C'est à peu près cela.

M. R. L. BORDEN : Le ministre nous explique que le droit du tarif général est de 27½ p. 100 parce que celui du tarif de faveur est de 17½ p. 100, et que le droit du tarif de faveur est de 17½ p. 100 parce que celui du tarif général est de 27½ p. 100 ! Rien ne saurait être plus clair ou plus convaincant. Je désire poser une question. Le ministre dit que le tarif est, dans son ensemble, plus avantageux pour l'exportateur anglais. Le ministère a-t-il fait faire des calculs afin de savoir si, en appliquant le présent tarif aux importations de provenance anglaise du dernier exercice, les recettes seraient plus fortes ou plus faibles qu'elles l'ont été sous l'empire du tarif qui existait auparavant ?

L'hon. M. PATERSON : Je m'attends qu'elles seront plus fortes.

M. R. L. BORDEN : Plus fortes sous l'empire du présent tarif?

M. PATERSON : Oui. Il est impossible de le savoir tant que le tarif ne sera pas appliqué; mais, je suis d'avis que le système que nous avons adopté augmentera le commerce de la Grande-Bretagne.

M. R. L. BORDEN : Le ministre ne saisit pas ma pensée. Je parle des importations de provenance anglaise du dernier exercice sous l'empire du tarif de faveur. Vous savez quel a été le montant des droits perçus sur ces marchandises. En appliquant aux mêmes importations le présent tarif, les recettes auraient-elles été plus fortes ou plus faibles?

M. PATERSON : Cela dépendrait de la quantité des importations. Est-ce que l'honorable député ne comprend pas?

M. R. L. BORDEN : Je parle de la quantité des marchandises qui ont été importées. Je demande au ministre d'appliquer le présent tarif aux importations qui ont eu lieu l'an dernier, et non à une quantité inconnue de marchandises, et je désire savoir s'il est en état de nous dire si les recettes seraient plus élevées qu'elles l'ont été sous l'empire du tarif de faveur qui était en vigueur auparavant.

L'hon. M. FIELDING : Non, nous n'avons pas fait ce calcul. En somme, l'écart entre le tarif général et le tarif de faveur est plus avantageux pour la Grande-Bretagne qu'il l'était auparavant, abstraction faite du tarif moyen.

M. BERGERON : Et le tarif général?

L'hon. M. FIELDING : Le droit moyen du tarif de faveur était autrefois de 16⅔ p. 100, il est maintenant de 17½. Le droit moyen du tarif général était de 25 p. 100 et il est aujourd'hui de 27½, de sorte que le commerce des pays auxquels s'applique la détaxe est plus favorisé qu'auparavant. Nous n'avons pas fait les calculs mentionnés par l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Avez-vous fait une approximation? Il n'est pas d'usage d'opérer de grands changements dans le tarif sans avoir égard aux recettes à percevoir. Si le présent tarif de faveur avait été en vigueur l'an dernier, les droits perçus auraient-ils été plus considérables qu'ils l'ont été sous l'empire du tarif de faveur que vous avez appliqué?

L'hon. M. FIELDING : Je ne pourrais pas donner une réponse très exacte. Plusieurs modifications sont très légères et il est absolument impossible de faire des calculs précis. Cependant, même si les recettes eussent été plus fortes, cela ne provenait pas que la révision du tarif de faveur n'a pas été avantageuse pour la Grande-Bretagne.

M. R. L. BORDEN : Je ne prétends pas cela. Au contraire, la préférence serait peut-être plus prononcée si vous aviez relevé davantage le tarif général. Cela saute aux yeux de tous ceux qui examinent la question pendant un instant. Mais, voici ce que je désire savoir : si le présent tarif de faveur avait été en vigueur l'an dernier, les recettes auraient-elles été plus fortes ou plus faibles?

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'elles auraient été un tantinet plus fortes.

M. R. L. BORDEN : La population devra payer plus que l'an dernier?

L'hon. M. FIELDING : Oui, il y a augmentation d'une fraction.

M. REID (Grenville) : Est-ce qu'un particulier, une maison de commerce ou une députation a demandé au ministère de relever le droit sur cet article?

L'hon. M. FIELDING : Je ne me souviens de personne en particulier. Un droit de 17½ p. 100 nous a paru raisonable.

M. SPROULE : En théorie, vous deviez ou diminuer le droit à 15 p. 100 ou le porter à 17 p. 100. Pourquoi avez-vous adopté ce dernier chiffre lorsque l'ancien tarif imposait un droit de 16⅔ p. 100?

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas-ci je crois que la question du revenu m'a influencé. Nous avons opéré des dégrèvements partiels ici et là et il fallait protéger le revenue. Je ne me rappelle pas que quelqu'un ait demandé le relèvement du droit.

M. SPROULE : S'il s'agissait du revenu, le ministre a eu tort d'augmenter le droit sur une denrée alimentaire que ne produisent ni la Grande-Bretagne ni le Canada. Il faudra donc supporter l'augmentation du droit.

M. BARR : Il me semble qu'on n'aurait pas dû relever le droit sur cet article. Tout le monde s'en sert, surtout pour les malades et cette augmentation est un surcroît de fardeau pour la population sans être nécessaire pour les fins du revenu. Notre pays ne produit pas cet article, l'Angleterre non plus. Dans ces circonstances, le Gouvernement devrait revenir sur sa décision et diminuer le droit, au lieu de l'augmenter.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire quelles ont été les importations totales de tapioca et de sagou l'an dernier, et quels ont été les droits perçus ?

L'hon. M. FIELDING : Il s'est importé en tout 2,079,067 livres de tapioca représentant une valeur de $54,318. Je parle des importations destinées aux consommateurs canadiens. Sur cette qualité, 205,635 livres valant $8,273 venaient des Etats-Unis. Les importations provenant de la Grande-Bretagne se sont chiffrées par $14,720 et les Antilles anglaises nous ont fourni $31,192 valant de tapioca.

L'hon. M. FOSTER : Quel a été le montant des droits perçus ?

L'hon. M. FIELDING : $9,955.73. Le montant n'est pas considérable.

En réponse au député de Dufferin (M. Barr), je dirai qu'il aurait raison si nous relevions le tarif d'un bout à l'autre. Mais il ne trouvera, ici et là, que des différences

fractionnaires, tantôt en moins, tantôt en plus. Dans le présent cas, elle est si légère que personne n'en parlera hors de cette enceinte.

Biscuits non sucrés, 15 p. 100 ; 22½ p. 100 ; 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Dans le tarif général, le droit est le même qu'auparavant. Celui du tarif de faveur, qui était de 16⅔ p. 100, est réduit à 15 p. 100.

M. BARR : Cet article intéresse le ministre des Douanes (M. Paterson).

L'hon. M. FIELDING : Oui, et il fait preuve de beaucoup de patriotisme. Il diminue le droit que ses concurrents devront payer.

M. BARR : Afin d'augmenter ses ventes.

M. TAYLOR : Il ne s'importe pas de biscuits en grande quantité.

L'hon. M. PATERSON : Le Canada en importe.

M. GANONG : Cette diminution doit être très agréable à nos pauvres fabricants de biscuits. Voici un cas où le ministère a abaissé le droit imposé par le tarif de faveur sans toucher au droit imposé par le tarif général. En effet, les fabricants de biscuits ne craignent pas d'autre concurrence que celle des pays auxquels s'applique le tarif général. La valeur des biscuits non sucrés que nous importons de la Grande-Bretagne n'est que de $37,000, tandis que celle des biscuits que les Etats-Unis nous fournissent est de $200,000. Voici un exemple de la manière dont on procède dans la revision du tarif. Lorsqu'il n'y a pas de concurrence à craindre, le ministère abaisse le droit du tarif de faveur et il s'en fait un titre de gloire ; mais, lorsque les importations pourraient être considérables, il conserve l'ancien tarif.

M. R. L. BORDEN : Quelle quantité de biscuits sucrés ou non sucrés a-t-on importée des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, l'an dernier ?

L'hon. M. FIELDING : On a importé 271,761 livres de biscuits non sucrés valant $18,220. Droits perçus, $4,190.84. Importations de toutes sortes de biscuits sucrés, 250,245 livres ; valeur, $35,551 ; droits perçus, $7,103.53.

L'hon. M. FOSTER : Ces biscuits provenaient-ils de la Grande-Bretagne ?

L'hon. M. FIELDING : La Grande-Bretagne nous a fourni des biscuits non sucrés au montant de $4,409, et les Etats-Unis nous en ont vendu pour $12,924. Les biscuits sucrés importés d'Angleterre valaient $29,241, et ceux que nous avons reçus des Etats-Unis, $4,670.

L'hon. M. FOSTER : Cela confirme pleinement ce que dit le représentant de Charlotte (M. Ganong).

L'hon. M. PATERSON : Nullement ; le droit est diminué sur les biscuits sucrés, comme sur les autres.

M. HENDERSON : De combien ?

L'hon. M. FIELDING : Auparavant, il était de 18⅔ p. 100 sur les biscuits sucrés, et il est maintenant de 17½ p. 100, d'après le tarif de faveur.

M. HENDERSON : Une diminution d'environ ⅛ de 1 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Oui, et les augmentations sont à peu près dans la même proportion.

L'hon. M. FOSTER : Et il n'y a que des changements d'un bout à l'autre.

Macaroni et vermicelle, par 100 livres, 75 cents ; $1 ; $1.25.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons remplacé le droit *ad valorem* par un droit spécifique. Le droit était de 25 p. 100, avec une diminution du tiers dans le tarif de faveur.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi avez-vous imposé un droit spécifique ?

L'hon. FIELDING : Les autorités douanières ont constaté qu'il était très difficile de fixer la valeur de ces produits. Je dois dire que, pour les aliments, je préfère un droit spécifique, parce qu'il tend à favoriser l'importation d'articles non adultérés.

L'hon. M. FOSTER : Il s'opère donc aussi un changement dans votre invincible répulsion à l'égard des droits spécifiques.

L'hon. M. FIELDING : J'ignore si un changement s'opère, mais je sais que, dans le cas d'aliments, il y a beaucoup à dire en faveur des droits spécifiques, pour les raisons que je viens de donner.

M. MACLEAN (York-sud) : Le ministre (M. Fielding) s'est dit protectionniste, et on sait qu'à ce point de vue, les droits spécifiques valent beaucoup mieux que les droits *ad valorem*. Le ministre est logique, dans cette circonstance.

L'hon. M. FOSTER : Tout de même, c'est un changement.

L'hon. M. FIELDING : Ma foi ! Tout n'est que changement dans l'univers.

M. SMITH (Wentworth) : Est-ce une augmentation ou une diminution des droits, en égard aux importations du dernier exercice ?

L'hon. M. FIELDING : Nous avons cherché à obtenir à peu près les mêmes résultats, et je crois qu'eu égard à la valeur de ces articles, le droit est à peu près le même qu'auparavant.

Tourteaux et farine de tourteaux oléagineux, tourteaux et farine de graine de cotonnier et tourteaux et farine de noix de palmier, en franchise.

(L'article est réservé.)

Foin et paille, par tonne, $1.65 ; $1.75 ; $2.

M. BARR : Est-ce une augmentation ou une diminution ?

L'hon. M. FIELDING : Auparavant, la paille n'était pas mentionnée. Par conséquent, elle était frappée d'un droit de 20 p. 100. Nous l'avons classée avec le foin. C'est le seul changement.

M. BARR : Vous avez relevé le droit imposé par le tarif de faveur.

L'hon. M. FIELDING : Le Canada n'importe pas ces produits de la Grande-Bretagne.

M. ELSON : Le droit sur le foin et la paille était trop peu élevé. Nous exportons 68,500 tonnes aux Etats-Unis, qui exigent $4 par tonne. Nous en importons à peu près 7,025 tonnes. Il me semble que les droits sont trop inégaux.

M. MACLEAN (York-sud) : Quelle quantité importons-nous ?

L'hon. M. FIELDING : L'an dernier, nos importations de foin se sont chiffrées par $99,000 et nos exportations par $1,500,000 dont $449,549 aux Etats-Unis.

M. MACLEAN (York-sud) : Quels endroits du Canada importent du foin des Etats-Unis ? Les régions minières, j'imagine.

L'hon. M. FIELDING : L'importation se fait principalement dans la Colombie-Anglaise, pour les mines, à n'en pas douter.

M. SMITH (Wentworth) : A quel droit *ad valorem* équivaut ce droit de $2, eu égard aux importations du dernier exercice ?

L'hon. M. FIELDING : A 14 p. 100 environ.

M. SMITH (Wentworth) : Je suppose qu'il y a au Canada des cultivateurs qui voudraient être protégés sur leur propre marché. Pourquoi ne profiteraient-ils d'un droit plus élevé que 14 p. 100. Ce droit n'est pas au niveau des autres, qu'ils soient imposés dans un but de protection ou pour les fins du revenu. Le sagou par exemple, qui est un aliment, est frappé d'un droit de 27½ p. 100. Pourquoi n'impose-t-on qu'un droit de 14 p. 100 sur le foin.

L'hon. M. FIELDING : C'est un droit modéré. J'imagine que le mineur et le marchand de bois, qui sont des consommateurs importants, ne désirent pas le relèvement de ce droit aussi vivement que l'honorable député.

M. SMITH (Wentworth) : On peut en dire autant du sagou.

L'hon. M. FIELDING : Pour le mineur, le foin est plus important que le sagou.

Graines de jardin, de champ, et autres graines pour des fins agricoles ou autres, n.a.p.; graines de soleil, de " phalaris " (des canaries), de chanvre et mil, en paquets pesants plus d'une livre chacun, 5 p. 100 ; 10 p. 100 ; 10 p. 100.

Graines de jardin, de champ, et autres graines pour des fins agricoles ou autres, n.a.p.; graines de soleil, de " phalaris " (des canaries), de chanvre et mil, lorsqu'elles sont en paquets pesant une livre ou moins, 15 p. 100 ; 22½ p. 100 ; 25 p. 100.

M. COCKSHUTT : Le ministre des Finances peut-il nous dire quand les articles 72 et 73 seront mis en discussion ?

L'hon. M. FIELDING : Nous laissons de côté un grand nombre d'articles auxquels nous reviendrons plus tard. Je ne pourrais pas préciser la date, mais on aura pleine liberté de discuter ces articles.

Pois de semence et fèves de semence du Royaume-Uni, en franchise.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi fait-on mention du Royaume-Uni dans cet article ?

L'hon. M. FIELDING : Cet article existe depuis des années et nous ne l'avons pas modifié.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est sa raison d'être ?

L'hon. M. FIELDING : Ca été, j'imagine, un avant-coureur du tarif de faveur.

Articles de fleuristes, savoir : palmes, fougères, plantes de caoutchouc (ficus), glaïeuls, balisiers, dahlias et pivoines 15 p. 100 ; 22½ p. 100 ; 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Plusieurs de ces articles n'étaient pas énumérés dans l'ancien tarif. Par conséquent, ils étaient dans la catégorie des articles frappés d'un droit de 20 p. 100. Nous imposons les droits indiqués dans le nouveau tarif. Les palmes entraient en franchise ; nous les inscrivons parmi les articles imposables. Nous avons reçu des représentations de la part de personnes qui les considèrent comme des objets de luxe. Le Canada n'en produit pas.

Articles de fleuristes savoir : azalées, rhododendrons, lilas en pots, auraucaria, bulbes, cormes, tubercules, rhizomes, racines dormantes, n.a.p.; jeunes pousses pour la greffe, savoir : pruniers, poiriers, pêchers et autres arbres fruitiers, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : On a ajouté une plante ou deux. Il n'y a aucun changement en ce qui a trait aux bulbes, cormes, tubercules, rhizones, auraucarias, ainsi qu'aux jeunes pousses.

Les autres articles qui entreront en franchise n'étaient pas énumérés auparavant et étaient sujets au paiement d'un droit de 20 p. 100. Nous les incluons dans un groupe d'articles qui entreront en franchise.

M. SMITH (Wentworth) : On devrait ajouter à ce groupe les pieds de rosiers. On s'en sert de la même manière que des jeunes pousses de prunier, de poirier, etc. Je ne suppose pas que les droits puissent rapporter en tout $50 par année. Il me semble

qu'on devrait ajouter a cette énumération les pieds de rosiers.

L'hon. M. FIELDING : De prime abord, je ne vois rien qui s'oppose à l'adoption de la proposition de l'honorable député. Cependant, nous voudrions l'examiner et nous réserverons l'article.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre des Finances pourrait aussi étudier l'article 78. A-t-on raison d'établir une distinction entre les articles 78 et 79 ? Dans les deux cas, il s'agit d'articles de fleuristes, de plantes exotiques. Vous admettez en franchise les azalées et les rhododendrons, mais, lorsqu'il s'agit des fougères et des palmes, qui sont très répandues et dont on devrait encourager l'importation à cause de leur beauté, je me demande pourquoi on les frappe d'un droit de 25 p. 100. Les bulbes, tubercules, cormes et racines dormantes de toutes sortes entrent en franchise, mais les glaïeuls, bisiers, dahlias et pivoines sont frappés d'un droit de 25 p. 100.

Il est bon de cultiver le goût des fleurs et d'encourager l'ornementation des jardins. Le ministre sait que le goût des fleurs ne se rencontre pas uniquement chez les riches et que la classe pauvre se prend à les aimer, sentiment qu'on ne saurait trop favoriser. Les fleurs par leur beauté développent le bon goût et les bonnes manières; elles ennoblissent les sentiments. Je voudrais que le ministre réfléchît à cela. Il ne saurait prétexter que ce sont des objets de luxe. Une femmes du peuple dans un modeste logis aime autant posséder une fougère ou une palme que d'autres fleurs. Je ne vois pas quel motif on peut avoir pour établir une distinction entre des choses appartenant à la même catégorie.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député se trompe s'il pense qu'aucune de ces plantes ne se cultive au Canada. La société d'horticulture du Canada nous a représenté que plusieurs d'entre elles croissent au pays. Nous avons voulu combler une partie des désirs de cette association, sans lui accorder tout ce qu'elle demandait. Mais la distinction qui a été établie est en grande partie le résultat de ses observations. L'honorable député peut croire que toutes ces plantes sont importées et ne croissent pas au Canada. Cette opinion n'est pas fondée, selon moi.

M. SMITH (Wentworth) : Je puis dire que, règle générale, les plantes que mentionne l'article 78 croissent presque partout au Canada tandis que celles qu'énumère l'article 79 sont plus rares.

Arbres, n.a.p., et chardons à foulon, en franchise.

M. SMITH (Wentworth) : Qu'entendez-vous par arbres non autrement pourvus ?

L'hon. M. FIELDING : Les lettres n.a.p. signifient qu'il s'agit des arbres non désignés nommément dans les autres parties du tarif.

Arbres, savoir: pommiers, cerisiers, pêchers, poiriers, pruniers et cognassiers de toutes espèces et petits pêchers connus sous le nom de bourgeons de juin, 2 cents ; 2 cents ½ ; 3 cents.

M. BLAIN : Le ministre nous dira-t-il quelle quantité de ces arbres a été importée l'an dernier?

L'hon. M. FIELDING : Environ $16,000.

Tomates fraîches, par 10 livres, 50 cents ; 65 cents ; 75 cents.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif imposait un droit spécifique de 20 cents par boisseau et un droit *ad valorem* de 10 p. 100. Le tarif de faveur était moins élevé d'un tiers. Nous avons remplacé ce droit mixte par un droit spécifique.

M. MACLEAN (York-sud) : Etait-ce dans le but d'accorder un peu de protection au producteur canadien?

L'hon. M. FIELDING : Un peu pour faciliter le travail des employés de la douane, mais aussi dans l'intérêt de l'importateur canadien. Le droit est légèrement plus élevé.

M. SMITH (Wentworth) : Je comprends qu'il y a augmentation.

L'hon. M. PATERSON : Oui, c'est une augmentation.

M. MACLEAN (York-sud) : Je puis dire au ministre qu'on a placé beaucoup de fonds dans la culture des tomates, tant dans le voisinage de Montréal et de Toronto que dans toute la presqu'île du Niagara où on cultive des tomates hâtives dans les couches chaudes. Les maraîchers du Canada réussissent assez bien, mais leurs dépenses sont élevées et ils voudraient obtenir une protection raisonnable, vu que le ministre s'est prononcé en faveur de ce principe. Quant à admettre la doctrine protectionniste, il faut l'appliquer à toutes les classes. Les maraîchers ont à payer des droits sur toutes les choses dont ils ont besoin. J'ai assisté à leur réunion et les ai entendus soutenir, au moyen d'arguments plausibles, qu'ils méritaient autant de protection que les autres classes de la population.

Jusqu'à présent, on a ignoré les maraîchers, et je ne crois pas qu'il soit juste, du moment que nous avons accepté le principe de la protection de ne pas l'appliquer d'une manière générale à toutes ou au plus grand nombre des industriels, et nous ne devrions certainement pas ignorer celle des maraîchers, comme on l'a fait. Je désirerais que l'honorable ministre nous fasse savoir jusqu'à quel point, dans la revision du tarif, il a reconnu les réclamations des maraîchers qui demandaient une somme raisonnable de protection.

L'hon. M. FIELDING : Il y a eu quelques augmentations.

M. BLAIN : Je suis du même avis que mon honorable ami le député de York-sud (M. Maclean). Cet article du tarif intéresse les maraîchers, particulièrement ceux de la province d'Ontario, et comme mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) doit s'en rappeler, plusieurs délégations de maraîchers sont venues à Ottawa exposer leurs réclamations au Gouvernement. Les maraîchers ont attendu avec beaucoup de patience la revision générale du tarif, et je crois qu'il ne serait que juste que le ministre des Finances fît connaître au comité à combien s'élèvent ces augmentations. Elles me paraissent être si faibles qu'il est difficile de les calculer. Je crois que cette tâche devrait plutôt appartenir au ministre, et qu'en justice pour le comité et pour le Gouvernement, il devrait nous dire quelles augmentations de droits ont été faites dans l'intérêt des maraîchers.

L'hon. M. FIELDING : La valeur d'un droit spécifique varie naturellement suivant le prix de l'article, mais c'est une augmentation substantielle. Je ne pourrais pas donner à l'honorable député le chiffre exact de l'augmentation, mais je ne crois pas que les cultivateurs de tomates se plaindront. Je crois que peut-être nous avons augmenté les droits sur les tomates plus que sur d'autres articles.

L'hon. M. FOSTER : A combien s'élève l'augmentation moyenne sur l'importation ?

L'hon. M. FIELDING : Les fonctionnaires du département me disent qu'en moyenne, l'année dernière, le droit équivalait à 20 p. 100, et que maintenant, il équivaudra à 30 p. 100, c'est là une estimation approximative en bloc.

L'hon. M. FOSTER : Environ 20 p. 100 ?

L'hon. M. FIELDING : Equivalant à cela, et maintenant il équivaudra à 30 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Sur quel prix ?

L'hon. M. FIELDING : Prix normaux.

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire à combien s'élève l'importation des tomates à cette époque de l'année ou à combien s'élèvera-t-elle pour les trois ou quatre mois prochains ? Nous importons des Bermudes et de la Floride des tomates qui font concurrence aux tomates cultivées en serres chaudes par nos jardiniers de Toronto et de Montréal, et ce droit de 75 cents par 100 livres est pour ces derniers une bien petite protection. C'est surtout pour les tomates qu'ils demandent la protection, et, dans les circonstances, est-ce que le droit ne pourrait pas être imposé de telle façon qu'il varierait suivant les saisons ? On pourrait le faire beaucoup plus élevé à cette époque-ci de l'année. De cette façon vous taxeriez un article de luxe et en même temps vous accorderiez un encouragement et de la protection à une industrie dans laquelle de nombreux capitaux sont présentement engagés.

L'hon. M. FIELDING : Il m'est impossible de donner à mon honorable ami les chiffres de l'importation pour une saison en particulier. Il me faudrait faire une enquête spéciale, vu que nos Livres bleus ne nous donnent pas ces détails. L'idée d'imposer un droit pendant une saison de l'année et un autre droit pendant une autre saison a du bon, mais elle entraînerait un abandon sérieux du principe qui nous a guidés jusqu'à présent dans cette question. Je crois que le nouveau tarif place les cultivateurs de tomates dans une meilleure situation qu'auparavant, et je crois qu'ils seront satisfaits, plus satisfaits que beaucoup d'autres personnes qui n'ont pas obtenu tout ce quelles demandaient. J'ai dit que le tarif équivaudrait probablement à 30 p. 100. Ce chiffre est peut-être un peu élevé. Le tarif précédent équivalait à 19 ou 20 p. 100 et celui-ci sera probablement entre 25 et 30 p. 100.

M. BLAIN : Le ministre a voulu, je suppose, plaire aux cultivateurs de tomates du pays, mais je ne crois pas qu'il y ait réussi, parce qu'il se rappellera que lorsque les maraîchers sont venus en délégation auprès du Gouvernement, ils lui ont demandé bien distinctement d'imposer un droit de 5 cents par livre sur les tomates importées en Canada, et lorsque mon honorable ami dit qu'ils seront satisfaits avec un droit de 75 cents par 100 livres, je ne crois pas qu'il leur rende justice. Pour ma part, je prétends que le droit n'est pas du tout suffisant, et je veux assurer le ministre que je ne crois pas que les cultivateurs de tomates seront satisfaits de cette très légère augmentation. Ils seront très désappointés. S'il y a un article que les jardiniers et les cultivateurs peuvent produire en abondance, je crois que c'est la tomate, et le ministre devrait donner plus d'attention à cette question. Il n'osera pas, j'en suis sûr, dire à cette Chambre que pendant la tournée de la commission du tarif un seul jardinier soit venu déclarer que cette petite augmentation leur conviendra, ou serait une réponse suffisante à la demande qui a été faite il y a un ou deux ans.

L'hon. M. PATERSON : Quel est le poids d'un boisseau de tomates ?

M. BLAIN : Soixante livres. J'ai la certitude que les cultivateurs de tomates dans ce pays sont en mesure de produire toute la quantité nécessaire à la consommation locale et beaucoup plus encore. Aujourd'hui que le ministre des Finances accorde la protection à pleines mains dans ce tarif, et lorsque le Gouvernement abandonne les anciens principes du libre-échange, je crois qu'il devrait accorder sur un article qui peut être produit en abondance et à un prix tout à fait raisonnable et que les con-

sommateurs pourront atteindre une protection propre à justifier le placement de plus de capitaux dans cette industrie, industrie importante ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean). Je suis convaincu moi-même que si le Gouvernement imposait un droit de 5 cents par livre sur les tomates le consommateur canadien pourrait se procurer à un prix raisonnable toutes les tomates dont il aura besoin chez les jardiniers de notre pays.

L'hon. M. FIELDING : Si mon honorable ami peut m'accuser d'être protectionniste, il devra me rendre la justice de dire que je ne le suis pas jusqu'au point d'imposer un droit de 5 cents par livre sur les tomates. Ce droit équivaudrait à $3 par boisseau sur un article dont le prix varie de 25 cents à $2.50 le boisseasu. Un des fonctionnaires du département me dit que ce droit équivaudrait à $5 par boisseau. Cinq cents la livre ou trois piastres par boisseau sur un article de ce genre est un droit un peu lourd.

M. BLAIN : Quel serait le point intermédiaire, si ce droit est trop élevé?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami me fait le reproche de ne pas avoir donné aux producteurs de tomates tout ce qu'ils demandaient. Peut-être que les producteurs de tomates comme beaucoup d'autres personnes ont demandé un peu plus qu'ils ne voulaient avoir.

M. MACLEAN (York-sud) : Si mon honorable ami adoptait le principe que j'ai proposé, il lui faudrait faire la différence entre les saisons de l'année et modifier son tarif en conséquence. Ce que les producteurs de tomates au Canada demandent principalement, c'est d'être protégés contre les primeurs en tomates venant des états du Sud dans notre pays faire concurrence aux nôtres qui sont cultivées sous châssis. Si vous imposiez un droit de 5 cents par livre sur ce légume, disons pendant les premiers mois de l'année jusqu'au premier juin, vous accorderiez une protection substantielle à un article cultivé en Canada et qui est un article de luxe.

M. BLAIN : Il n'en viendrait pas du tout sous un droit aussi élevé.

M. MACLEAN (York-sud) : Il n'en viendrait pas ensuite. La culture des tomates sous châssis au Canada devrait recevoir plus d'encouragement que le tarif proposé en donne.

M. TAYLOR : Le nouveau tarif est de 65 cents par 100 livres, ce qui égale 45 cents par boisseau. L'ancien tarif était de 25 cents par boisseau, et 10 cents *ad valorem*. Ce qui nuit à nos jardiniers, c'est la concurrence des tomates qui viennent de bonne heure au printemps lorsque les prix sont élevés, et sous ce rapport, le Gouvernement accorde virtuellement moins de protection aux jardiniers qu'avec l'ancien tarif.

Au commencement du printemps les tomates valent $3 le boisseau; dans l'ancien tarif le droit était de 50 cents, mais il ne sera que de 45 cents sous le nouveau. Lorsque le ministre des Finances déclare qu'il accorde plus de protection sur les tomates, il dit une chose qui n'est pas exacte et je demande à mon honorable ami d'York-centre de corroborer ce que je dis.

M. LANCASTER : Comme l'honorable député d'York-centre ne paraît pas vouloir répondre, je veux dire un mot. Le ministre des Finances veut bien qu'on l'appelle protectionniste avec certaines réserves mentales, mais je crois qu'il devrait être un protectionniste raisonnable lorsqu'il s'agit des industries du pays. La demande des cultivateurs de tomates n'était pas déraisonnable, et conséquemment leur en accorder moins que le sixième de la protection qu'ils voulaient avoir ne devrait pas mériter de leur part des remerciements. Je porte un intérêt tout particulier à la région de Niagara où la culture des tomates se fait sur une grande échelle. Les cultivateurs de tomates, dans cette partie du pays, ont dans les premiers jours du printemps à subir la concurrence de leurs voisins de l'autre côté de la frontière. C'est alors que la protection leur est nécessaire, et non pas lorsque les tomates sont cultivées en plein air et en abondance et se vendent à bas prix. La culture des tomates ne consiste pas seulement à mettre les semis en terre et à les laisser croître au soleil ; c'est une industrie qui demande du soin et de l'habileté lorsqu'il s'agit de les cultiver sous châssis. Dans le district de Niagara où le climat est plus doux, les tomates mûrissent plus de bonne heure que dans d'autres endroits. Nous demandons donc que cette industrie, qui exige de l'habileté, du travail et du capital, soit protégée. Vaut mieux être franc tout de suite et avouer que le Gouvernement n'augmente pas la protection en faveur du cultivateur de tomates. Le tarif est réellement aussi insuffisant qu'il l'était auparavant et le cultivateur de tomates dans la région du Niagara ne devra pas de remerciements au Gouvernement. Même comme consommateurs, je crois qu'il est juste que ceux qui sont déjà engagés dans cette industrie devraient recevoir plus de protection que le Gouvernement leur en donne.

L'hon. M. FOSTER : La difficulté est que dans le temps où les cultivateurs ont besoin de protection, le Gouvernement ne leur en donne pas par ce changement dans le tarif. A $2.50 par boisseau, la protection de l'ancien tarif et du nouveau est exactement la même. Lorsque les tomates vaudront plus que $2.50 le boisseau, le nouveau tarif donnera moins de protection que l'ancien, et lorsqu'elles vaudront moins que $2.50, la protection sera plus grande. Dans la saison où la protection serait la plus nécessaire et où la production des tomates coûte le plus de travail et d'argent aux

cultivateurs canadiens, à l'époque où ils auraient besoin de protection pour conserver le marché canadien, le Gouvernement ne leur en donne pas.

M. CAMPBELL : Pour ma part, je crois que le droit proposé n'est pas suffisant. La culture des tomates est une industrie considérable et croissante ; elle demande beaucoup de travail, des capitaux considérables pour être exploitée avec profit dans ce pays. Le Gouvernement devrait prendre ces faits en considération et accorder plus de protection. Cette protection est nécessaire lorsque les tomates se vendent à un prix élevé et sont un article de luxe et lorsque celles cultivées dans les Etats-Unis dans des conditions plus favorables viennent faire concurrence aux tomates cultivées en Canada. Ainsi que je l'ai dit, nos cultivateurs peuvent se livrer avec beaucoup d'avantages à cette industrie surtout dans la péninsule du Niagara et dans le voisinage de Toronto et Montréal, et il serait avantageux d'augmenter les droits. Pour ma part, je voudrais que le droit fut doublé. C'est une industrie qui mérite d'être encouragée. Un droit élevé sur les tomates n'aurait pas l'effet d'en augmenter le prix pour les consommateurs, excepté à une certaine saison de l'année, car en autre temps, les tomates sont en abondance et se vendent à bon marché. Conséquemment, je prétends que pour encourager cette industrie, le droit devrait être au moins le double de celui qui est proposé.

M. SMITH (Wentworth) : La proposition du Gouvernement est d'imposer un droit sur les tomates de 75 cents par 100 livres, ce qui égale à 45 cents par boisseau. Dans l'ancien tarif, le droit était de 20 cents par boisseau et de 10 p. 100 *ad valorem*. L'année dernière on a importé 51,000 boisseaux de tomates évalués à $116,000. Le droit équivaudrait par conséquent, à 23 cents par boisseau outre 20 cents de droits spécifiques par boisseau, faisant un total de 43 cents par boisseau pour les importations de l'année dernière ; le nouveau tarif porterait ce droit à 45 cents par boisseau, de sorte que le Gouvernement propose l'augmentation de droits de 2 cents par boisseau. Il faut que le ministre des Finances ait fait erreur quelque part lorsqu'il a estimé l'augmentation de 20 p. 100 à 30 p. 100. Ces chiffres que j'ai donnés sont ceux du Livre bleu sur le commerce et la navigation. Ils n'indiquent pas absolument d'augmentation mais un état stationnaire. Je pense comme l'honorable député d'York-centre (M. Campbell) quand il dit que cette industrie a besoin d'une plus grande protection que celle que nous donne le Gouvernement aujourd'hui. Les grandes quantités de tomates que l'on importe aujourd'hui dans le Canada peuvent être cultivées aussi bien ici qu'ailleurs, et je crois que la proposition de doubler le droit n'est pas hors de propos.

L'hon. M. FIELDING : Naturellement si vous prenez le prix le plus bas et le prix le plus haut, vous pouvez établir votre prétention, mais si vous prenez le prix ordinaire auquel se vendent les tomates, je crois que l'on trouvera que le nouveau tarif donne une augmentation substantielle. Par exemple, si vous prenez le prix le plus bas, 25 cents —et l'on me dit qu'il n'est pas rare que des tomates se vendent jusqu'à 25 cents seulement le boisseau—l'ancien droit était de 25 cents mais maintenant il sera de 45 cents à ce prix-là. C'est une augmentation considérable. Ce n'est que lorsque les tomates se vendent à un prix élevé que le droit semble être petit. Prenons 50 cents, et il se vend de grandes quantités de tomates à ce prix en Canada—le droit dans l'ancien tarif était de 25 cents, sous le nouveau tarif, il sera de 45; c'est une forte augmentation. Mettons les tomates à une piastre et il s'en importe de grandes quantités à ce prix—l'ancien tarif donnera 30 cents de droits, mais le nouveau 45 cents; il y a encore augmentation ici. Portons le prix à $2. Dans l'ancien tarif, le droit aurait été de 40 cents par boisseau; sous le nouveau il sera de 45 cents; de sorte que ce n'est que lorsque les tomates se vendent à un prix élevé que l'argument qu'il n'y a pas d'augmentation vaut quelque chose.

M. LANCASTER : Et ce n'est que lorsque les tomates se vendent à un prix élevé que nous avons besoin de protection.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami dit qu'il ne veut avoir ces droits que sur les tomates de prix élevés ; la proposition est de porter le droit à 5 cents par livre ou $3 par boisseau. Ces chiffres s'appliqueraient aussi aux tomates de bas prix.

M. MACLEAN (York-sud) : Pas si vous adoptez le principe des saisons. Si vous adoptez ce principe, vous obviez à la difficulté et donnez satisfaction à l'honorable député d'York-centre (M. Campbell). Je demanderais seulement que le droit fût plus élevé que de 5 cents la livre dans ce cas-là, et s'il s'appliquait aux tomates importées entre les mois de janvier et de juillet, cela donnerait une protection suffisante à une grande industrie, une industrie qui mérite d'être protégée et qui contribue sa part de taxes dans ce pays. Les jardiniers paient des taxes sur tout ce dont ils se servent et ils sont les seuls qui n'ont pas de protection. Pourquoi les maltraiter ainsi ? J'ai posé cette question déjà plusieurs fois et personne n'a jamais pu me répondre. Le jardinier, le cultivateur, le manufacturier sont protégés ; presque toutes les industries sont protégées, mais il n'y a que les maraîchers qui ne le sont pas et je ne connais personne qui travaille plus qu'eux. Il y en a des centaines dans mon comté ; je sais en quelle condition ils sont, et je connais leurs vues à ce sujet ; la même chose s'applique à York-centre et à quelques comtés autour de Montréal et Hamilton. Ces personnes travaillent fort, très fort, elles paient leur part d'impôts. Elles ne se plaignent pas de la politique de la protection ; mais elles se

demandent pourquoi leur industrie est la seule qui ne soit pas protégée par le tarif.

M. ARMSTRONG : Voici quelle est la situation d'après les relevés du commerce et de la navigation. Nous avons importé l'année dernière 51,475 boisseaux de tomates sur lesquels ont été perçus $21,943 de droits. Avec 45 cents de droit, au tarif en vigueur, le montant total des droits perçus sur le même nombre de boisseaux s'élèverait à $23,162.75. La différence entre l'ancien tarif et le nouveau sur la même quantité d'importation ne serait alors que de $1,113.

M. SMITH (Wentworth) : Les droits sur les importations de l'année dernière n'auraient été que de 21 p. 100. C'est un droit léger sur un article de luxe, lorsque nous accordons 30 p. 100 et 35 p. 100 de protection à tant d'articles qui n'y ont pas plus de droits ; au contraire, plusieurs n'en ont pas besoin du tout parce qu'ils ne sont pas produits dans notre pays. Le droit n'équivalait donc qu'à 21 p. 100 et j'ai démontré que l'augmentation se monte à peu de chose, pas plus de 22 p. 100 ou 23 p. 100 dans le nouveau tarif. Je ne comprends pas comment le ministre des Finances puisse nous demander de faire nos calculs sur des prix qui n'ont cours qu'à différentes époques. J'ai toujours compris que le droit était perçu sur le prix de l'article importé, et si nous calculons le droit sur les prix des tomates importées l'année dernière, nous avons comme résultat 21 p. 100. Je ne crois pas que les maraîchiers soient du tout satisfaits d'une aussi petite augmentation.

M. LANCASTER : Outre le bénéfice qu'en retirerait le cultivateur de tomates, l'augmentation dans les droits aiderait à d'autres industries, car, le cultivateur de tomates, s'il était protégé, en ferait la culture sous châssis pour les avoir de bonne heure ; la construction de ces couches coûterait de l'argent et donnerait de l'ouvrage aux maçons, aux charpentiers, aux vitriers ; il faudrait se servir de tuyaux pour conduire la vapeur et autres matériaux qui entrent dans ces constructions très coûteuses, de sorte que tout ce monde-là en profiterait. Tous les ouvriers en retireraient des bénéfices de cette protection et le cultivateur de tomates serait en outre en mesure de soutenir la concurrence que les Américains font à son industrie.

M. CLEMENTS : La question mérite d'être étudiée avec beaucoup de soin avant que nous adoptions cet article. Je représente un district où il se fait beaucoup de jardinage, et j'en connais l'importance. Je suis heureux de pouvoir m'accorder une fois avec mon honorable ami de York-centre (M. Campbell). A mon avis, je crois que ce serait une grande injustice à faire aux maraîchers, si on ne leur donnait pas une protection plus élevée que celle qu'on leur offre par le présent article. Je sais que dans mon district, les maraîchers se sont plaint amèrement parce que le droit était trop léger, et j'espère que le Gouvernement prendra ces plaintes en considération et augmentera le droit.

M. ARMSTRONG : La valeur totale des tomates importées dans le Canada était de $116,934 l'année dernière, et l'augmentation du tarif ne donnerait que $1,113 de plus de droits sur la même quantité de tomates, c'est-à-dire moins de 1 p. 100.

M. CAMPBELL : Après les opinions qui ont été exprimées au sujet de ce droit, je demanderai au Gouvernement s'il ne pourrait pas laisser cet article du tarif en suspens. C'est une question importante qui touche beaucoup aux intérêts de la population d'Ontario ; c'est une industrie qui mérite d'être encouragée, et je crois que si les droits sur les tomates étaient augmentés davantage, la population du pays en retirerait des bénéfices. Ce n'est que pendant une courte période de l'année, lorsque les tomates sont un article de luxe, que le consommateur les paierait plus cher, et nous savons tous qu'à cette époque de l'année, la quantité qu'une famille ordinaire consomme est si petite que même si on imposait un droit double, l'augmentation serait une simple bagatelle. Donc, si nous pouvons sans augmenter le coût des tomates pour le consommateur, augmenter beaucoup la prospérité de ceux qui sont engagés dans cette industrie et développer grandement l'industrie elle-même, cela sera certainement dans les intérêts du pays. Je ne connais pas d'industrie qui soit susceptible de développement ou qui ait été plus développée ou pour laquelle notre climat et notre sol conviennent le mieux. Ainsi qu'on l'a déjà dit, les maraîchers paient une grande part des taxes du pays. Ils cultivent surtout de petits lopins de terre.

M. MACLEAN (York-sud) : Ils paient $15 par année de loyer.

M. CAMPBELL : Oui ; et ils cultivent 5, 6 ou 10 arpents sur lesquels ils emploient plus de main-d'œuvre qu'un cultivateur ordinaire qui cultive 100 ou 200 acres. Si nous pouvons en augmentant beaucoup les droits sur cet article, encourager grandement sa production, il est sûrement du devoir du Gouvernement et du Parlement d'étudier davantage la question et j'espère que l'honorable ministre laissera l'article en suspens pour le moment et qu'après avoir entendu exprimer les vues des honorables membres de l'autre côté de la Chambre, il consentira au moins à doubler les droits actuels.

L'hon. M. FIELDING : La plupart d'entre nous croyaient qu'un maraîcher situé près d'une ville avait plus d'avantages qu'un cultivateur demeurant à plusieurs milles de distance d'un chemin de fer, mais il paraîtrait maintenant que c'est un dé-

savantage considérable. Lorsque les prix sont bas, naturellement, le droit actuel sera très élevé ; mais lorsque les prix sont très élevés, le droit ne sera pas excessif. Je n'ai aucune objection à laisser l'article en suspens, mais je voudrais avoir un état montrant les prix des tomates à différentes saisons de l'année. Si nous pouvions établir le tarif de telle manière que les droits seraient plus élevés lorsque les prix sont plus hauts et ne pas accabler le consommateur lorsque les prix sont bas, nous pourrions peut-être donner satisfaction à ceux qui demandent une augmentation des droits.

M. SMITH (Wentworth) : Lorsque les prix sont bas, nous avons pas besoin de protection.

L'hon. M. FIELDING : Un droit de 45 cents sur un article qui coûte 25 cents ou 50 cents est une protection suffisante.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 66) déposé par M. Campbell, tendant à autoriser la compagnie du pont et de la gare terminus d'Owen-Sound.

LE TREMBLEMENT DE TERRE DE LA JAMAIQUE—MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

M. L'ORATEUR donne lecture à la Chambre du message suivant :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada durant l'exercice expirant le 31 mars 1907,—afin de venir en aide aux victimes du récent tremblement de terre et de l'incendie dans l'île de la Jamaïque, $50,000,—et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, il propose ce budget à l'examen de la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,

Ottawa, 21 janvier 1907.

L'hon. M. FIELDING propose que lesdits message et budget supplémentaire soient renvoyés au comité des subsides.

(Cette motion est adoptée.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE TARIF DOUANIER.

La Chambre reprend en comité des voies et moyens la discussion sur le tarif douanier.

Sur l'article 85.

M. MACLEAN (York-sud) : Dans les remarques que j'ai faites sur cet article du tarif avant six heures, j'ai oublié de me servir d'un mot que j'ai employé quelquefois déjà, et qui s'applique au cas actuel, et je répare mon omission en disant que sur certains articles le tarif devrait être élastique. Les tomates sont un de ceux-là. J'espère que le ministre étudiera attentivement la proposition d'établir un tarif flexible, basé soit sur le climat ou la situation géographique, afin de pouvoir appliquer le principe de la protection à cet article en particulier ainsi qu'à quelques autres que l'on pourra découvrir.

M. HENDERSON : Quelques-uns d'entre nous croyaient que nous avions déjà un assez grand nombre de tarifs. Nous avons un tarif général, un tarif intermédiaire, un tarif de préférence à l'Angleterre, la surtaxe et plusieurs autres; et voici maintenant que l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) veut nous donner un tarif flexible. Je crains fort que lorsque nous aurons fini l'étude du tarif actuel il sera si compliqué que le ministre des Finances lui-même aura de la difficulté à le comprendre. Cependant lorsque la question reviendra de nouveau, on nous donnera sans doute une meilleure définition de ce que l'on entend par tarif flexible.

Lorsque le débat a été suspendu, à six heures, nous discutions la question des tomates sur laquelle je veux exprimer mon opinion. Une augmentation de droits, même aussi forte que celle proposée par l'honorable député d'York-centre (M. Campbell), ou même plus forte encore, ne m'effraie pas du tout et ne contribuerait pas beaucoup à augmenter excessivement le prix des tomates. Lorsque les tomates se vendent à un prix élevé au printemps, il n'y a que les gens riches qui en achètent et la quantité qui se vend est petite. Personne ne songe à acheter un boisseau de tomates à cette époque de l'année. Elles se vendent, à cette époque, à la livre principalement, mais plus tard la vente en est beaucoup plus considérable. Or, si nous ajoutons un autre trois quarts de cent par livre au droit actuel, cela ne fera que trois ou quatre cents de plus sur un achat de deux ou trois ou quatre livres de tomates, et peu de familles s'en apercevraient. Je crois que le Gouvernement aurait raison d'imposer un droit très élevé sur les tomates afin d'engager ceux qui en cultivent à agrandir leurs couches chaudes et se mettre ainsi en mesure de fournir aux consommateurs dans les premiers jours de l'année des tomates canadiennes. A moins que le marché aux tomates ne soit assuré aux cultivateurs canadiens il n'est pas probable qu'ils feront la dépense de mettre une plus grande étendue de terrain en couches chaudes pour produire des tomates de bonne heure. Je crois qu'un tarif plus élevé les encouragerait à cela, et de cette manière, dans quelques années, sinon immédiatement, je suis convaincu que nous achèterons au commencement de l'année les tomates à aussi bas

prix que nous pourrons les obtenir en les important des Etats-Unis.

86. Tomates et autres légumes, y compris maïs et haricots cuits, en boîtes ou autres colis, n.a.p., le poids des boîtes ou autres colis devant être compris dans le poids imposable, la livre, 1 cent, 1 cent ¼, 1 cent ½.

M. FIELDING : Je veux ajouter, dans cet article, pour plus de clarté, les mots " à l'épreuve de l'air " après le mot " colis". Le droit reste le même qu'auparavant.

M. MARSHALL : A certaines époques de l'année, nous pouvons vendre des tomates de l'autre côté de la frontière. Le droit américain est de 2 cents la livre, ou 72 cents la douzaine, et nous n'imposons qu'un droit de 48 cents. Il me semble injuste que nous n'imposions sur les tomates américaines dans le Canada qu'un droit de 48 cents, lorsque nous avons à payer 72 cents pour entrer sur le marché américain. Je demanderai au ministre s'il ne croit pas que ce soit injuste. Cet état de choses s'applique à toutes les conserves en boîtes. Il y a des temps où la récolte de tomates manque de l'autre côté de la frontière, et où nous pouvons expédier des tomates aux Etats-Unis, lorsque la récolte est abondante ici. Mais il arrive plus souvent que ce sont les Américains qui exportent leurs tomates au Canada. Quant aux fabricants de conserves, ils sont très satisfaits du tarif sur les conserves en boîtes.

Je mentionne cet article en particulier, pour lequel il semble que c'est un grand inconvénient pour nous de ne pouvoir obtenir une égalisation de droits plus proportionnée sur leur marché.

L'hon. M. FIELDING : L'argument a du bon ; c'est un grand inconvénient. Mais c'est un argument qui peut s'appliquer à d'autres marchandises. Les Américains expédient des lainages au Canada ; ils paient 3 p. 100 de droit, et quand nous exportons des lainages aux Etats-Unis, nous sommes taxés de 100 p. 100 de douane. Nous ne devons pas conclure pour cela que nous devons adopter le tarif américain. L'argument peut également s'appliquer à d'autres marchandises. Le droit, tel qu'il est à présent, est modérément élevé.

M. MACLEAN (York-sud) : Maintenant, que le ministre a soulevé ce point, je ne crains pas de dire que nous devons adopter tarif pour tarif vis-à-vis des Américains, qui sont nos rivaux dans la production d'une foule d'articles; s'ils imposent un tarif élevé sur nos marchandises, nous devons adopter un tarif réciproque. Nous nous acheminons graduellement vers cette politique, et il n'y a pas encore à désespérer du ministre ; il devient de plus en plus protectionniste. Il se glorifie parfois de l'être, et avant longtemps, j'espère le voir donner raison à la doctrine de la réciprocité de tarifs, comme le meilleur moyen de traiter avec les Américains. Quand nous en serons rendus là, l'industriel canadien sera maître du marché domestique, et nos voisins sentiront la nécessité de nous traiter équitablement. L'objet de notre tarif doit être de forcer les nations à faire échange de produits sur des bases raisonnables, et si elles préfèrent imposer lourdement nos marchandises, nous ne devons pas craindre d'en faire autant contre les leurs.

87. Légumes, n.a.p. 15 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100

M. SMITH (Wentworth) : Quels légumes ne sont pas compris dans ce paragraphe, à part les tomates ?

L'hon. M. FIELDING : Il y a plusieurs légumes qui ne sont pas mentionnés spécifiquement et qui sont frappés d'un droit particulier, tel que le melon.

M. SMITH (Wentworth) : C'est une augmentation de 5 p. 100 ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. HENDERSON : D'après la définition du ministre, les choux sont compris sous la désignation de légumes. Aux Etats-Unis, les choux sont frappés d'un droit spécifique de 3 p. 100 chacun. A mon sens, un droit de 20 p. 100 sur un article comme le chou est trop modéré. J'ai constaté qu'à cette saison, à Ottawa du moins, les choux sont excessivement chers. Je les ai marchandés chez les épiciers de la rue Sparks, qui me les ont fait 20 cents et 25 cents pièce, et ils n'étaient pas gros à ce prix. Il est certain qu'ils n'atteignent pas ce degré de chèreté à cause de l'augmentation du droit de douane à 25 p. 100, et je ne crois pas qu'ils se vendraient beaucoup plus cher si le droit était porté à 3 cents pièce. Il y a peu de choux en vente à cette saison. Mais si nous devons adopter l'idée émise par l'honorable député d'York-sud et imposer tarif pour tarif, si vous taxez pour le revenu, autant imposer les choux comme le font nos voisins et augmenter en même temps le revenu. Il semble ridicule de répondre au tarif de 3 cents des Américains par un tarif de moins d'un cent.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il nommer certains légumes qui tomberont sous le coup du tarif spécial sur les légumes ?

L'hon. M. FIELDING : Les asperges, les choux, le céleri, les concombres, et d'autres qui ne sont pas spécifiquement désignés à l'annexe.

M. BLAIN : Lorsque les maraîchers s'adressèrent au Gouvernement, ils mentionnèrent tous ces articles et dirent quel droit ils désiraient sur chacun d'eux. Je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement détache spécialement la tomate de cette liste et l'impose d'un droit spécifique à l'exclusion des asperges, des épinards, des choux, etc. Pourquoi ne pas imposer un droit spécifique sur chacun de ces articles, comme l'a

dit l'honorable député de Halton (M. Henderson), afin d'en encourager la production sous le nouveau tarif ? Je crois qu'il y va de l'intérêt général. Tous les légumes que nous pouvons cultiver au Canada devraient être imposés d'un droit spécifique.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif américain ne spécifie pas du tout ces articles ; ils sont groupés par séries. Quelques-uns seulement sont spécifiés, mais règle générale, ils ne le sont pas plus qu'ici.

M. MACLEAN (York-sud) : Combien avons-nous importé de céleri des Etats-Unis l'année dernière ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'est pas fait un rapport séparé du céleri dans les livres.

M. MACLEAN (York-sud) : Nos maraîchers se ressentent beaucoup de la concurrence dans le céleri. Certaines régions du Michigan et de la Californie sont entièrement consacrées à ce genre de culture et graduellement notre marché en est envahi. J'approuve l'imposition d'un droit spécifique sur le céleri. Je crois que le ministre ayant fait exception pour la tomate devrait le faire pour le céleri, dans le but de s'assurer s'il ne pourrait pas également le frapper d'un droit spécifique, afin d'accorder plus de protection aux jardiniers canadiens, surtout sur le céleri.

L'hon. M. FIELDING. Si je puis être utile à l'honorable député, je lui dirai qu'aux Etats-Unis le droit sur le céleri est de 25 p. 100. Ainsi, non seulement nous avons réciprocité de tarif, mais le nôtre est plus élevé que le leur. Je crois que les maraîchers n'envisageront pas cette augmentation comme un acquiescement intégral à leurs demandes, mais ils devront la considérer comme un effort sérieux dans le but de faire droit à leurs désirs.

M. ARMSTRONG : J'insisterai auprès du ministre des Finances (M. Fielding) sur l'imposition d'un droit plus élevé sur le céleri, vu qu'il y en a environ 35 acres sous culture dans ma circonscription. Je puis assurer le ministre que ces jardiniers se ressentent désavantageusement de l'envahissement de leur marché par le céleri des Etats-Unis. Je serais heureux si le ministre voulait imposer plus lourdement cet article.

M. BLAIN : Voici la demande spécifique des maraîchers à ce sujet : sur les asperges, 3 cents la livre ; sur les choux, 3 cents pièce; sur les choux-fleurs, 3 cents pièce; sur le céleri, 35 la do[illegible] sur les concombres verts, 20 cents la douzaine ; sur les épinards, 35 cents le boisseau. Si j'ai bien compris le ministre, ces articles tombent sous le coup de la disposition spéciale que nous discutons.

L'hon. M. FIELDING : Je pense que oui.

M. BLAIN : Je crois que le Gouvernement fait preuve de trop de réserve en effectuant quelques modifications ici et là. Quand il s'agit de produits que nos cultivateurs et maraîchers peuvent cultiver, le Gouvernement devrait établir un tarif élevé, afin de leur permettre de se livrer sur une grande échelle à ces cultures, ayant l'assurance de la jouissance du marché canadien, même s'ils n'ont pas l'avantage du marché des Etats-Unis. Cette politique, qui consiste à modifier si légèrement les droits qu'on est obligé d'ouvrir une discussion pour décider si réellement il y a eu modification, me paraît erronée. Je crois que le ministre devrait faire un effort plus prononcé pour se rendre aux désirs les maraîchers.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député trouvera dans la plupart des cas—je ne voudrais pas dire tous les cas sans m'en être au préalable assuré—que l'échelle de droits qu'il paraît repousser est plus élevée que le tarif hautement protectionniste des Américains. Ce n'est pas ce qu'il désire. Voudrait-il sur le céleri un droit plus élevé qu'aux Etats-Unis ? Notre céleri est d'assez bonne qualité pour se recommander de lui-même et soutenir la concurrence.

M. BLAIN : Que le tarif soit plus élevé ou moins élevé aux Etats-Unis, mon opinion du tarif est que dans le cas du céleri ou autres légumes que le Canadien peut cultiver avec succès, le devoir du Gouvernement est d'imposer un tarif élevé afin de permettre au cultivateur et au jardinier-maraîcher de se livrer à la production sur une grande échelle de ces produits. Je ne redoute pas le prix de vente au consommateur. La concurrence sera toujours assez vive pour assurer à ce dernier l'honnêteté dans les prix. Le consommateur ne sera pas surchargé.

L'hon. M. FIELDING : Si les cultivateurs n'en doivent pas retirer un prix plus élevé, à quoi sert d'augmenter le tarif ?

M. BLAIN : Je dis que l'augmentation de droit assurera la jouissance du marché canadien au cultivateur canadien.

L'hon. M. FIELDING : A un prix plus élevé.

M. BLAIN : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il y aurait assez de concurrence entre les cultivateurs canadiens pour assurer au consommateur des prix raisonnables et que ce dernier n'aurait aucun grief ni contre le cultivateur ni contre le Gouvernement. C'est le devoir du Gouvernement d'imposer sur les produits de consommation et de culture canadiennes un droit suffisamment élevé pour permettre au cultivateur canadien d'alimenter notre propre marché.

L'hon. M. FIELDING : Voici une nouvelle doctrine—la prohibition.

M. MARSHALL : Nous fabriquons des conserves de végétaux, entre autres les asperges, mais nous ne mettons pas cet article en boîte, parce que les cultivateurs et les maraîchers ne veulent pas le cultiver. Notre contrat avec eux, l'année dernière, fixait le

prix à 10 cts la livre. Nous ne pouvons pas payer plus que cela aux cultivateurs et subir la concurrence des Américains. Nous leur paierions de 12 cts à 15 cts si nous étions protégés par le tarif, mais dans les circonstances, nous ne pouvons les payer davantage. Les Américains expédient les asperges au Canada à un prix contre lequel nous ne pouvons lutter, même quand nous ne payons que 10 cts la livre. Les cultivateurs prétendent qu'ils ne font pas de profit sur les asperges à 10 cts. Nous devrions pouvoir mettre de grandes quantités de ce légume en boîtes, car nous avons un marché pour sa vente. La demande en est considérable et j'espère que le ministre pourra augmenter le tarif sur les asperges.

M. CAMPBELL : Les honorables députés de la gauche n'ont pas tout à fait tort au sujet des droits sur les légumes. Il n'y a pas de doute que le Canada peut produire tous les légumes nécessaires à la consommation, et il n'y a pas de doute non plus que si nous pouvions le faire, ce serait à notre avantage. L'industrie éprouverait une certaine émulation, la main-d'œuvre y trouverait plus d'emploi et les maraîchers plus de profit, et je crois qu'ils accapareraient le marché sans augmenter les prix aux consommateurs. Bien que le tarif des Etats-Unis sur les légumes est de 25 p. 100 et que nous ayons porté le nôtre à 30 p. 100 et qu'il paraisse y avoir réciprocité de tarif, il n'en reste pas moins vrai que nous n'avons pas la jouissance du marché américain. Nos voisins ont l'avantage du climat dans le sud et la main-d'œuvre à bon marché parmi les nègres et les Chinois, et ils peuvent cultiver les légumes et approvisionner leur marché en tout temps de l'année. Nous n'avons donc pas l'avantage d'y exporter nos produits et j'oserais dire que même si leur tarif n'était que de 10 ou 15 p. 100, nous ne pourrions pas encore y faire un commerce payant d'exportation. Puisque nous sommes obligés de lutter contre les produits du sud et contre les importations de la Californie, nous devrions imposer un droit plus élevé sur ces articles indépendamment de ce qu'est le tarif américain.

Je n'approuve pas de suivre en somme le tarif des Etats-Unis. Ce serait puéril d'imposer des droits de 50 p. 100, de 60 p. 100 ou de 100 p. 100, comme ils font, mais il y a certains articles de production canadienne que nous devons imposer, au point de vue de l'intérêt canadien exclusivement, sans égard aux droits américains sur les mêmes articles. Voici un cas où nous devrions imposer plus lourdement. Je conseillerais dans le cas actuel d'imposer, sinon un droit spécifique, du moins un droit *ad valorem* de 45. p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Cinquante p. 100.

M. CAMPBELL : Cinquante p. 100. Qu'est-ce que cela peut faire au consommateur ? Personne ne s'apercevrait de la différence, et le marché canadien resterait au cultivateur canadien. Je crois qu'en effet, le Gouvernement devrait fixer les droits à 50 p. 100, car la culture des légumes en bénéficerait, de même que les cultivateurs et les maraîcheurs autour de Toronto et de Montréal. Ils auraient un marché plus étendu et pourraient poursuivre leurs exploitations avec plus de vigueur et avec plus de profit pour eux-mêmes et de satisfaction pour le consommateur. J'espère que le Gouvernement trouvera moyen de modifier cette proposition et de porter les droits à 50 p. 100.

M. BERGERON : Très bien, très bien, c'est le protectionnisme.

88. Conserves au vinaigre sauces et catsups, y compris le soy, 25 p. 100, 32½ p. 100, 35 p. 100.

M. MARSHALL : Voici encore un article qui exige un peu plus de protection.

L'hon. M. FIELDING : Les droits préférentiels sont portés de 23½ à 25 p. 100.

M. MARSHALL : Je ferai remarquer au ministre que les Américains exportent au Canada de grandes quantités de catsups et que le tarif projeté n'est pas assez élevé pour donner au fabricant canadien un avantage sur le marché. Certains catsups de Détroit se vendent à 80 cents la douzaine, et un droit de 35 p. 100 n'augmente ce prix que de 3 cents par bouteille. Si nous pouvions nous procurer les bouteilles en verre à aussi bon marché que les Américains, nous pourrions soutenir la concurrence, mais nous ne pouvons amener les fabricants à nous vendre les bouteilles à aussi bas prix qu'ils les vendent à nos voisins. C'est pourquoi nous voulons avoir un droit de 50 p. 100.

M. ROBITAILLE : Il y a dans ma circonscription une usine considérable qui fait une spécialité de mariner les légumes, et j'aimerais que le ministre me dise sur quoi il s'est appuyé pour accorder la légère augmentation de 23½ p. 100 à 25 p. 100. Il voudra bien nous dire aussi pourquoi il n'a pas fait droit aux représentations qui lui ont été faites par les fabricants de marinades, en faveur d'un droit plus élevé que celui qu'il propose.

L'hon. M. FIELDING : L'augmentation est de 23½ à 25 p. 100, le chiffre le plus rapproché de l'ancien droit. L'augmentation n'est pas forte. D'après la règle que nous avons posée, nous avions à choisir entre 22½ et 25. Nous avons cru que 25 p. 100 était un chiffre raisonnable.

M. ROBITAILLE : L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question lui demandant la raison de son refus de faire droit aux représentations des fabricants de marinades canadiens. Une personne déléguée par ces industriels a comparu devant la commission, à Montréal, et a exposé toute la situation et les motifs qu'elle a allégués

en faveur d'une augmentation de droits ont paru plausibles.

Elle a exposé que les conditions économiques qui entourent cette industrie au Canada la placent à un désavantage comparé à celles qui existent dans d'autres pays. Elle a démontré que le pin rouge employé à la fabrication des barils à marinades, les bouteilles allemandes employées à l'embouteillage, les oignons et concombres hollandais et français, les bouchons et les épices espagnols sont tous emballés à Londres sous une étiquette anglaise et expédiés au Canada sous la protection du tarif de faveur. Ces raisons, sans compter le coût de la main-d'œuvre et des matériaux dans notre pays, établissent clairement que la légère augmentation de droits proposée par le Gouvernement ne suffit pas pour protéger l'industrie canadienne. Le livre bleu du commerce et de la navigation nous apprend que le Canada a importé de la Grande-Bretagne en 1896 des marinades pour une valeur de $75,000 et que ce chiffre était porté à $300,000 en 1906, une augmentation de 500 p. 100. Ces importations ont remplacé sur le marché canadien une somme équivalente de nos propres produits et si, comme on le dit, le principal objet de ce tarif est de protéger la classe agricole, alors ce principe n'a pas été appliqué dans le présent cas, car la culture des légumes pour la vente aux fabricants de marinades n'a pas reçu le moindre encouragement. Il est à craindre que la ruine de l'industrie canadienne des marinades ne s'accentue sous le tarif projeté et que la culture des légumes pour l'approvisionnement des fabriques ne diminue graduellement chaque année. Je sais qu'une usine a été construite à Londres dans le but de prendre avantage du tarif de faveur accordé aux marchandises anglaises et que des capitaux étrangers ont été versés l'année dernière dans cette entreprise, afin d'en augmenter la production. D'un autre côté, je connais une usine qui consommait naguère 500 tonnes de légumes, mais qui n'en emploie plus maintenant que 50 tonnes, pour la simple raison qu'il n'y a plus de profits dans la fabrication des marinades. Le tarif de faveur offre un grand désavantage à ces industriels et le Gouvernement ne propose rien dans le tarif actuel pour remédier au mal. Il a été prouvé que le prix de revient est beaucoup plus élevé au Canada qu'en Angleterre. J'insiste donc auprès de l'honorable ministre des Finances en faveur d'une augmentation de droit de 6 p. 100 au moins sur l'ancien tarif de faveur ou de 5 p. 100 sur le tarif de faveur projeté. Ce dernier sera alors de 30 p. 100, et pourra servir de base de calcul à l'honorable ministre pour fixer le tarif moyen et le tarif général. Il n'est que juste, en travaillant au développement de nos industries nationales, de prendre en considération les prix de revient dans les pays étrangers comparés à ceux du Canada. Il devrait en être ainsi surtout au sujet de la protection à accorder à ces articles qui concernent si directement la classe agricole.

M. AMES : Lorsque la commission douanière vint à Montréal, les représentants de l'industrie des marinades démontrèrent que leurs plus redoutables concurrents étaient dans la Grande-Bretagne, et ils réclamèrent plus de protection. Le Gouvernement a accordé leur demande plutôt nominalement qu'effectivement. L'augmentation de droit ne représente que 1⅔ p. 100 contre la concurrence anglaise, tandis que les délégués des fabricants demandèrent, à Montréal, d'augmentation à 40 p. 100 contre les marchandises anglaises, c'est-à-dire l'équivalent des droits aux Etats-Unis.

Ils n'ont pas obtenu l'augmentation de 15 p. 100 demandée, mais ils ont obtenu une augmentation de 1⅔ p. 100 qui, d'après les dépositions recueillies à Montréal ne suffit pas à protéger cette industrie qui périclite. On serait tenté de croire que l'opinion générale est favorable à la protecton de cette industrie, vu que les cultivateurs demandent que la matière première soit protégée et que les fabricants demandent que les bouteilles le soient également. Il est triste de voir une industrie qui intéresse à la fois les cultivateurs et les fabricants, une industrie qui autrement serait si prospère au Canada, s'en aller en ruine à cause de la concurrence, qui serait moins redoutable avec l'augmentation de 5 p. 100. Je demande au ministre s'il ne peut pas examiner à nouveau les représentations qui lui ont été faites à Montréal et accorder quelque protection contre la concurrence anglaise, au moins quelque chose de plus que 1⅔ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que le goût du consommateur y est pour beaucoup dans la quantité de marinades que nous importons de la Grande-Bretagne et je doute que même une augmentation de droits obtienne le résultat désiré. On aime les marinades anglaises pour leur goût et je ne crois pas que l'augmentation demandée développera l'industrie canadienne. Les fabricants ont demandé une augmentation, mais si nous accordons 40 p. 100 contre les produits de la Grande-Bretagne, combien devrons-nous accorder contre ceux des Etats-Unis ? Il ne faudrait pas que ce soit moins de 50 p. 100 ou 60 p. 100, et nous trouvons que c'est un droit protecteur trop élevé. J'aimerais à faire droit aux demandes de toutes les délégations qui s'adressent à nous, mais j'ai assez de franchise pour admettre que toutes n'ont pas obtenu autant qu'elles désiraient.

M. GANONG : Si les chiffres que mon honorable voisin (M. Robitaille) a donnés sont exacts, l'augmentation dans les importations de marinades anglaises est certainement exceptionnelle, plus que ne le fait croire la déclaration du ministre des Finances. Je suis surpris que le ministre des

Douanes n'ait rien dit à ce sujet. Si je ne me trompe, il a lui-même manufacturé des marinades au Canada ; il a acquis de l'expérience et il devrait nous en faire bénéficier en nous disant s'il a pu soutenir la concurrence avec succès.

M. SPROULE : Je ne vois pas la force du raisonnement de l'honorable ministre puisque son premier soin doit être de protéger les intérêts canadiens. Ce n'est pas un argument très sérieux de dire que beaucoup de personnes achètent les marinades anglaises par goût, car dans les campagnes, où il s'en vend en grande quantité dans tous les magasins, la masse des consommateurs ne portent pas la moindre attention à la provenance des marinades. Si vous augmentez les droits et que les prix deviennent plus rémunérateurs, il y a beaucoup de personnes qui s'engageront dans cette industrie, et qui, autrement, ne le feront pas parce qu'il n'y a plus de profit dans l'entreprise. Il ne s'agit plus d'une préférence spéciale sur un article de provenance anglaise, mais il s'agit de la vente de cet article à des prix contre lesquels le fabricant canadien ne peut lutter.

M. ZIMMERMAN : Je ne comprends pas pourquoi les fabricants canadiens ne peuvent exploiter avec profit l'industrie des marinades, lorsque la Heinz Pickle Company, des Etats-Unis, achète au Canada des centaines, des milliers de tonnes de légumes, de cornichons, etc., et qu'elle les laisse dans la saumure ici tant qu'elle n'en a pas besoin dans son pays. Ils sont expédiés alors aux Etats-Unis, confits dans le vinaigre, revendus au Canada, payant les droits dans les deux pays. Comment se fait-il que nos fabricants ne peuvent soutenir la concurrence contre cette compagnie américaine, qui achète ici la matière première, l'expédie aux Etats-Unis, paie les droits, puis la revend au Canada en payant 30 p. 100 de douane? Je crois que dans les circonstances le pays ne peut accorder une plus forte augmentation de droits.

M. ROBITAILLE : Je dirai en réponse à l'honorable député (M. Zimmerman) que la compagnie Heinz, dont les usines sont à Pittsburg et que j'ai visitées, n'achète pas les marinades canadiennes. Elle possède ses propres fermes, cultive ses propres légumes, souffle ses propres bouteilles, imprime ses propres étiquettes, scie son propre bois et manufacture ses propres caisses. Naturellement elle est en mesure, vu les immenses capitaux dont elle dispose, de soutenir la concurrence en produisant des marchandises à bien meilleur marché qu'on peut le faire au Canada, à cause de notre population restreinte. Le fabricant de marinades canadien, comme tout autre industriel de ce pays, n'a que 5,000,000 de consommateurs à servir, tandis qu'aux Etats-Unis les clients sont 100,000,000, et, eu égard au merveilleux tarif qui a facilité leur avancement et aux profits excessifs qu'ils ont réalisés, les fabricants américains peuvent réduire le coût de la production et exporter au Canada ou dans tous les pays du monde. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a dit que si aujourd'hui l'article canadien n'a pas la préférence, avec un léger avantage douanier en sa faveur, c'est que l'article anglais est meilleur. C'est une belle théorie, mais s'il avait comme moi passé huit ans dans la besogne de placier en marchandises canadiennes, il saurait que pour une petite différence de 5 cents ou 10 cents la douzaine sur un article, quel qu'il soit, il n'y a pas un consommateur, pas un marchand de campagne canadiens qui n'achètent l'article importé, parce que, disent-ils, ça donne une apparence de luxe de pouvoir dire qu'ils ont acheté une marchandise d'importation à tant soit peu de différence dans le prix. Il n'y a pas bien des années que le consommateur canadien croyait l'article domestique inférieur, bien qu'il fût égal sinon supérieur à l'article importé. Grâce à l'association qui a été fondée récemment et dont le but est d'encourager de préférence la vente des articles portant l'étiquette "de provenance canadienne", cette tendance se modifie. Le préjugé disparaît aussi grâce aux efforts des fabricants qui font plus de réclame et sollicitent plus activement parmi leurs clients, montrant qu'ils fabriquent leurs marchandises avec les mêmes ingrédients que les produits importés et qu'ils emploient la main-d'œuvre habile comme à l'étranger. Mais j'ai été obligé moi-même, dans différentes classes de marchandises, de les couvrir d'une étiquette anglaise afin d'obtenir un meilleur prix, ce qui prouve que le consommateur n'est pas capable de faire la différence entre les produits domestiques et les produits importés. On mélange aujourd'hui à Montréal différentes variétés de whiskies, composés de marques anglaises, écossaises et autres, preuve qu'il existe beaucoup de préjugés au sujet de certaines marchandises. L'industriel qui débute a toujours à lutter contre la réputation établie des vieilles maisons étrangères et le fabricant canadien est obligé d'encourir des frais considérables pour faire connaître ses marchandises et établir leur réputation, ce qui signifie dans le commerce "clientèle". L'augmentation projetée ne suffit pas pour aider le développement de l'industrie des marinades. Je ne demande pas 40 p. 100, mais un droit un peu plus modéré. Ce n'est pas parce que les Etats-Unis imposent un droit de 40 p. 100 que nous devons les imiter, mais ce que nous avons à faire est de nous assurer du prix de revient dans les pays étrangers, des conditions climatériques au Canada et du désavantage auquel est asujetti le fabricant canadien dans l'exploitation de son industrie, puis le Gouvernement doit imposer un droit qui égalise les conditions et donne au fabricant canadien une chance raisonnable de pouvoir soutenir la concurrence des fabricants étran-

gers. L'industrie des marinades est une de celles qui a le plus décliné depuis l'établissement du tarif préférentiel.

Cette industrie pourra se développer si vous fixez le tarif préférentiel à 30 p. 100 au lieu de 25 p. 100 comme vous faites actuellement, les droits du tarif général et du tarif moyen étant ensuite établis d'après l'échelle adoptée par le ministre des Finances.

M. HENDERSON : Je suis heureux d'entendre l'honorable député du comté de Québec (M. Robitaille) exprimer ces opinions. Il est très regrettable que le sentiment canadien ne soit pas plus prononcé. J'ai fait les mêmes observations que l'honorable député du comté de Québec : nombre de gens seront disposés à acheter des marchandises importées, simplement parce qu'elles sont importées. Mais un sentiment tout autre se manifeste dans la république voisine. Transportez-vous à Détroit ou Port-Arthur et vous constaterez que là-bas les habitants donnent la préférence aux marchandises des Etats-Unis, simplement parce qu'elles ont été produites aux Etats-Unis. Le vif sentiment national qui prévaut dans ce pays engage ses habitants à acheter les marchandises des Etats-Unis simplement parce qu'elles sont à provenance des Etats-Unis et leur donnent la préférence sur les produits canadiens de la même classe. Je n'ai jamais vu d'un très bon œil l'établissement du tarif préférentiel anglais, et je n'ai jamais hésité à exprimer mon opinion dans ce sens ; or, une de mes raisons d'en agir ainsi, c'est qu'au lieu de développer le sentiment canadien, cette préférence a l'effet opposé. Si l'on observe aujourd'hui un manque de patriotisme chez les Canadiens dans le sens indiqué par l'honorable député du comté de Québec, le gouvernement actuel me paraît en être dans une grande mesure responsable ; car son but semble être d'engager notre peuple à laisser de côté les marchandises canadiennes pour acheter des marchandises anglaises ou des marchandises sur lesquelles il a été dépensé 25 p. 100 de main-d'œuvre anglaise. Ces marchandises peuvent être d'origine russe, allemande, française ou autre, mais dès qu'elles ont été retouchées quelque peu en Angleterre et expédiées ici comme marchandises anglaises, elles deviennent l'objet d'un traitement de faveur dans nos marchés. Dès lors l'idée canadienne est négligée et l'on tend à acheter des marchandises importées et à délaisser le Canada au profit d'un pays étranger.

M. SPROULE : J'ai toujours compris que le but du tarif préférentiel c'était de favoriser le plus possible les marchandises de provenance anglaise, mais non pas au détriment du fabricant canadien. En d'autres termes, il n'y a pas lieu d'accorder un traitement de faveur aux marchandises de provenance anglaise, lorsque l'effet serait de ruiner une industrie canadienne. Dans le cas actuel, le tarif de faveur est nuisible à une industrie canadienne, laquelle doit tenir la première place dans notre esprit. Toutes les fois que nous constatons que l'établissement d'un tarif de faveur pour les marchandises de provenance anglaise entrave notablement le développement d'une industrie canadienne, c'est notre devoir d'en restreindre l'application.

M. MARSHALL : L'honorable ministre des Finances voudra-t-il répondre à la question qui lui a été posée relativement aux catsups ?

L'hon. M. FIELDING : Si l'honorable député veut distinguer les catsups et les sauces des conserves au vinaigre, il constatera que les importations de cette classe au Canada sont très minimes ; et il se trompe lorsqu'il affirme qu'il se produit de sérieux abus. Si vous considérez en bloc les conserves au vinaigre et les sauces, le chiffre des importations pourra paraître considérable ; mais les importations de sauces, en y comprenant les catsups ne sont pas d'un chiffre élevé ; et l'honorable député s'apercevra que le droit actuel n'est pas trop élevé.

M. MARSHALL : Je ne parle pas des sauces mais des bocaux. Nous ne réussissons pas à convaincre les Américains que nous sommes en mesure de leur fournir les bocaux à meilleur compte qu'ils ne sauraient les obtenir chez eux. La compagnie dont a parlé l'honorable ministre est très importante. Elle expédie dans son propre pays la matière première et l'embouteille là-bas parce qu'elle peut obtenir les bocaux à bien meilleur marché qu'ici. Nous consentons à payer aux verriers leur marchandise à un prix assez élevé ; mais il est pénible d'avoir à subir la concurrence de certains catsups aux tomates expédiés au Canada. Il s'en trouve de qualité très inférieure; mais il n'en faut pas moins en subir la concurrence. J'espère que l'honorable ministre remettra cet article à l'étude et accordera une protection plus ample aux producteurs de catsups.

89. Olives dans la saumure, 20 p. 100 ; 27½ p. 100 ; 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING propose d'ajouter les mots " non en bocaux ".

(La proposition est adoptée.)

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici un changement à noter. Précédemment, ces marchandises étaient classées comme conserves au vinaigre et frappées d'un droit de 35 p. 100 ; mais nous faisons une distinction aujourd'hui entre les olives en saumure et les olives en vrac, car les olives importées en vrac peuvent être mises en bocaux au Canada.

90. Fruits, savoir : bananes, plantains, ananas, grenades, goyaves, mangues, bluets et framboises sauvages, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Aucun changement ici.

91. Ecorces de citron, de limon et d'orange, dans la saumure, en franchise.
92. Pommes, le baril, 25 cents, 35 cents, 40 cents.

M. SMITH (Wentworth) : C'est là un produit récolté dans toute l'étendue du Canada. La Colombie-Anglaise sera bientôt en état d'approvisionner le Nord-Ouest ; l'Ontario approvisionne le centre du pays ; et la Nouvelle-Ecosse l'est. Nous en importons de 20,000 à 30,000 barils par année, et les droits ne s'élèvent qu'à 9 p. 100. Il n'est pas juste pour nos cultivateurs qui produisent des pommes de nous contenter d'imposer un droit aussi peu élevé. Nombre de cultivateurs dans les parties méridionales des diverses provinces cultivent les pommiers en vue de la production de pommes hâtives ; et il n'est pas raisonnable de ne leur accorder une protection de 9 p. 100, lorsque presque toutes les autres industries sont protégées au moyen d'un droit de 20 à 35 p. 100, et que la moyenne des droits sur la plupart des articles de fabrication est de 30 à 35 p. 100. Tous les ans il se perd des milliers de barils de ces pommes hâtives dans l'Ontario. Le marché est sans cesse approvisionné, et les premiers envois doivent être écoulés avant qu'on puisse songer à vendre les autres. Souvent, les marchands achètent des quantités plus fortes qu'il ne leur est possible d'écouler sur-le-champ, et il leur faut se débarrasser de ces premiers envois avant de pouvoir acheter le produit canadien. En toute justice, nous devrions imposer un droit de plus de 9 p. 100 sur les pommes.

L'hon. M. FIELDING : Il me semble que c'est là un produit au sujet duquel les Canadiens ne doivent pas craindre la concurrence étrangère. L'année dernière nous avons importé pour $89,000 de pommes, tandis que nous en exportions pour $4,000,000. Il semblerait donc que notre commerce de pommes soit en bonne voie. Je suis originaire d'une province du Dominion qui est fière de ses vergers. Cette industrie ne me paraît pas souffrir d'un manque de protection.

M. SMITH (Wentworth) : Mais au moment où nous importons des pommes, nous n'en exportons pas. Nous exportons des pommes d'hiver, mais les pommes qui se gaspillent dans l'Ontario, sont les pommes d'été.

M. LANCASTER : C'est le même état de choses qui se produit au sujet des tomates, article que nous avons discuté avant la suspension de la séance à six heures. On permet l'importation de ces pommes précoces à une époque de l'année où ce fruit a une grande valeur commerciale, et nous privons ainsi les arboriculteurs canadiens d'un avantage dont ils jouiraient autrement. En imposant un droit vous assurerez le monopole du marché à nos pomologistes. Et pour qui légiférons-nous donc si ce n'est pour les Canadiens ?

L'hon. M. FIELDING : Nous ne prétendons pas établir un tarif prohibitif.

M. HENDERSON : Personne ne désire un tarif prohibitif. Mais nous demandons un tarif qui, tout en assurant plus de revenu au Gouvernement, exclura, dans une certaine mesure, ces pommes à provenance des Etats-Unis. Le comté que j'ai l'honneur de représenter produit une grande quantité de pommes de très belle qualité, et je suis persuadé que les habitants de cette circonscription approuveraient hautement le ministère s'il imposait un droit plus élevé sur cet article. Le gouvernement des Etats-Unis impose un droit de 25 cents du boisseau, soit de 75 cents du baril, différence notable avec celui que nous imposons. Je ne prétends pas que parce que le tarif des Américains est élevé nous devons, de notre côté, établir un tarif élevé, ou les imiter en tout. Mais si le gouvernement des Etats-Unis juge nécessaire, pour la protection de cette industrie chez lui, d'établir un droit de 75 cents le baril, assurément on est en droit de faire le même raisonnement en ce qui regarde cette industrie au Canada. Notre gouvernement ne s'exposerait pas à des critiques, semble-t-il, en relevant le droit sur les pommes.

M. SMITH (Wentworth) : Ce droit sur les pommes à destination des Etats-Unis dont parle l'honorable député de Halton (M. Henderson) est en réalité quatre ou cinq fois plus élevé que le nôtre. Le droit imposé par le gouvernement des Etats-Unis, entrave les importations à une époque où les pommes se vendent assez bon marché. D'autre part, le droit de 40 cents le baril que nous imposons est applicable, en pratique, à une époque où les pommes se vendent cher et où nos producteurs en obtiendraient un bon prix, n'était la concurrence. En effet, notre droit ne représente pas plus que le quart du droit imposé par le gouvernement des Etats-Unis. Sans doute, ce n'est pas une raison pour nous d'imposer un droit élevé, simplement parce que les Américains le font. Mais il n'en est pas moins vrai que si nous entrions en pourparlers avec eux sur ce chapitre, nous aurions plus de chance d'être écoutés s'il existait un droit protégeant le producteur canadien.

L'hon. M. FIELDING : Etant donné les conditions des échanges entre le Canada et les Etats-Unis à cet égard, nous trouverions difficile, je pense, d'établir que nous sommes victimes d'une injustice. J'ai dit que nos importations à provenance des Etats-Unis s'élevaient à $89,288. Nos exportations sur les Etats-Unis s'élèvent à $122,000. Sans doute, nos producteurs, dans le cas actuel, comme dans presque tous les autres, demandaient un relèvement des droits ; mais d'un autre côté une partie de la population, particulièrement dans l'Ouest, s'opposait à ce que les droits sur les importations de fruits fussent relevés. Ceux qui ont pris

la parole jusqu'ici ont plaidé la cause des arboriculteurs ; mais il ne faut pas perdre de vue les intérêts des consommateurs. Si nous faisons un rapprochement entre les situations respectives du Canada et des Etats-Unis à cet égard, on finira par conclure, à mon avis, que nous ne souffrons aucune injustice.

M. HENDERSON : Si le ministre avait envisagé cette question du commerce des pommes sous son vrai jour, il aurait pu surmonter facilement l'objection fondée sur la hausse des prix. Les oranges et citrons ont été placés sur la liste des articles admis en franchise. Il aurait pu, s'il avait été imposé un droit sur ces articles, offrir de supprimer ce droit à la condition que le gouvernement des Etats-Unis supprimât le droit qui frappe nos pommes exportées sur ce pays ; il serait ainsi arrivé à un résultat tout autre.

93. Pommes tapées séchées à l'air ou au feu, ou évaporées, et autres fruits tapés, séchés à l'air ou au feu ou évaporés n.a.p., 17 p. 100; 22½ p. 100; 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ce droit reste le même, si ce n'est que celui imposé sous l'empire du tarif préférentiel est légèrement plus élevé.

94. Dattes et figues, les 10 livres, 50 cents, 70 cents, 80 cents.

L'article est réservé.

95. Mûres, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, n.a.p., le poids du colis devant être compris dans le poids imposable, la livre, 1½ cent, 1¾ cent, 2 cents.

L'hon. M. FIELDING : Le droit imposé aux termes du tarif général reste le même ; mais celui imposé sous l'empire du tarif préférentiel, qui était naguère 1¾ et tombe à 1½ ct.

M. SMITH (Wentworth) : Les producteurs de fruits baies seront d'avis, si je ne me trompe, que le ministre devrait fixer à un chiffre aussi bas qu'il lui plaira le droit imposé en vertu du tarif préférentiel. Mais ce droit de 2 cts la livre n'est l'équivalent que d'à peu près de 21 p. 100 *ad valorem* ; et comme il s'agit ici d'un article franchement de luxe, et en vue des demandes de protection faites par les producteurs, il me semble que le Gouvernement serait en droit de décréter un relèvement. Les producteurs seraient satisfaits, je pense, si le droit était fixé à 3 cts la livre au lieu de 2 cts. Ce serait l'équivalent d'à peu près 30 p. 100, c'est-à-dire, des droits imposés sur la plupart des articles de fabrication. Pourquoi le producteur de fruits baies dans notre pays ne serait-il pas protégé au même degré que le fabricant. Je ne m'oppose pas à ce que les fabricants soient protégés ; mais je prétends que les producteurs de fruits baies devraient l'être également. Ils emploient beaucoup de main-d'œuvre ; ils ont de forts capitaux engagés, et leur exploitation est de nature à augmenter grandement la valeur des terres. En outre, comme je l'ai dit, les fruits qui font concurrence aux leurs, sont importés à une époque de l'année où les prix sont comparativemnt élevés. Ils sont achetés par la classe riche qui est parfaitement en mesure de payer plus de 20 p. 100. J'ai bien entendu le ministre affirmer il y a un instant que les consommateurs de l'ouest et d'ailleurs ont droit d'être considérés. Mais qu'on me permette de faire observer qu'aux termes de ce tarif projeté nous allons importer pour $3,000,000 de fruits en franchise et pour $500,000 seulement de fruits sujets aux droits. C'est-à-dire que les consommateurs obtiennent les six-septièmes de leurs fruits en franchise, et dès lors ne devraient pas regarder à payer un droit sur le dernier septième. Les fabricants étant protégés je ne vois pas pourquoi cette industrie, qui est en réalité une sorte de fabrication, et très avantageuse en même temps que très honorable pour le pays, ne serait pas également protégée.

M. HENDERSON: J'appuie de toutes mes forces les opinions exprimées par l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith). Son comté et le mien se font face, l'un sur la rive sud du lac Ontario et l'autre sur la rive nord. Dans l'un et l'autre, l'arboriculture est très développée et nous nous intéressons naturellement beaucoup à cette industrie. Il n'est pas un seul honorable député, j'en suis à peu près sûr, qui n'ait entendu parler des fraises d'Oakville. Voilà quarante ans que la localité d'Oakville, dans mon comté, produit et expédie des fraises sur tous les grands marchés du Canada, comme Toronto et Montréal. Notre réputation comme producteurs d'excellents fruits baies s'est toujours maintenue. Je serais très heureux si l'honorable ministre des Finances consentait à ajouter 1 cent la livre au droit frappant ces petits fruits. Qu'il ne s'inquiète pas sur le sort du consommateur, car il ne dépend que de lui de conclure un arrangement qui mettra le consommateur parfaitement à l'abri. Il objectera peut-être que si l'on soumet ces fruits baies à un droit de 3 cts la livre, les prix vont augmenter. Eh bien, c'est précisément ce que le cultivateur demande, il me semble ; et nous devrions, suivant moi, nous rendre à sa demande. Je ne suis pas du tout de l'avis de l'honorable député de Renfrew-sud (M. A. A. Wright) qui prétend qu'il ne faut avoir aucun égard pour le cultivateur, ne lui accorder aucune protection. Je prétends qu'il est de notre devoir de sauvegarder leurs intérêts. Et quant aux consommateurs, comme l'a fait observer l'honorable député de Wentworth, le ministre leur permet d'importer en franchise une grande partie des fruits dont ils ont besoin, et cela compensera amplement toute hausse des prix pouvant résulter de ce relèvement de droits. Mais poussons notre raisonnement un peu plus loin. Nous importons une grande quantité de fruits tapés, de groseilles,

raisins, corinthes, pruneaux de Californie et autres articles de cette nature. Si le ministre voulait retrancher 1 cent la livre sur le droit imposé sur ces fruits tapés, et l'ajouter aux droits sur les fruits à l'état frais, personne n'en souffrirait et le producteur de fruits en tirerait avantage. La femme de ménage achèterait tout autant de fruits secs que de fruits verts, pour chaque cent de droit retranché, il y aurait un cent de droit surajouté. Tout s'équilibrerait, et une grande industrie canadienne serait encouragée. C'est là un de ces sujets auxquels le Gouvernement devrait donner plus d'étude, à ce qu'il me semble. Personne ne le critiquerait, j'en suis persuadé, s'il mettait en pratique le conseil que je lui donne.

M. BLAIN : Cet article devrait être réservé pour examen ultérieur. Le Gouvernement a dû recevoir des représentations de la part des jardiniers, des cultivateurs désireux d'obtenir un relèvement de droits. Il n'y a pas lieu pour le ministre de craindre une hausse dans les prix qui serait préjudiciable aux consommateurs ; car, on peut faire ici le même raisonnement que dans nombre d'autre cas : la concurrence tendra à niveler les prix. Il se trouve très peu de parties du Canada qui ne soient pas prêtes à fournir, en quantité plus ou moins grande, quelques-uns des produits actuellement à l'étude. J'engage le ministère à réserver cet article et à faire un nouvel examen de la question.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : L'extrême générosité que manifeste l'honorable député de Halton (M. Henderson) me réjouit le cœur. Il trouve très naturel que les cultivateurs et consommateurs canadiens n'aient pas d'autres fruits à manger que des fruits secs. Apparemment, il trouve que des pommes tapées sont tout ce qu'il faut pour le déjeuner du cultivateur. J'imagine qu'il leur donnerait de l'eau au dîner, et leur servirait de la compote au souper. Quant à moi, je voudrais que leur menu fût de meilleure composition. On a beaucoup parlé des fraises : pourquoi n'aurions-nous pas le privilège d'acheter ces fruits des Etats-Unis avant que les producteurs de l'ouest de l'Ontario fussent prêts à nous en expédier. Lorsque les fraises à provenance des Etats-Unis se vendent à un prix assez bas pour que l'homme de fortune moyenne soit à même de s'en procurer, nos amis de l'Ouest sont à même de nous en expédier. Puis, lorsque cette seconde source d'approvisionnement est épuisée, nos propres fraises sont mûres ; et, une fois nos fraises finies, la province de Québec est en mesure de nous en expédier. Pourquoi ne nous accorderait-on pas cette latitude ? Pourquoi nous forcer à payer ces énormes prix pour le seul avantage de quelques producteurs de l'Ouest.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable député de Renfrew-sud (M. A. A. Wright) s'inquiète sur le compte du consommateur. Cet honorable député est un des directeurs de la Société des producteurs de fruits de l'Ontario ; il a été élu ces jours derniers. Il est un de ceux qui demandent l'établissement d'un régime libre-échangiste pour les fruits entre le Canada et les Etats-Unis.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Oui, et nous allons l'obtenir.

M. SMITH (Wentworth) : Evidemment, si l'on se range à l'avis de l'honorable député, la chose se fera. Ainsi donc cet honorable député se présente à nous en qualité de producteur de fruits de l'Ontario. Mais s'il persiste, en sa qualité de membre du bureau de direction de la Société de producteurs de fruits de l'Ontario, à vouloir faire triompher cette idée, je lui prédis qu'on ne le laissera pas plus d'un an en fonction. Il semble s'inquiéter de ce que le consommateur est appelé à payer un droit sur les fruits des Etats-Unis, et il désire savoir pourquoi on l'empêcherait d'obtenir des fruits baies de l'ouest de l'Ontario ou de la province de Québec sans avoir à payer de droits. Mais qu'est-ce donc qui l'empêche de faire venir des fruits baies de l'Ontario ou de Québec sans payer de droits ? Il ne prétendra pas que quand ces fruits sont sur le marché, on lui en fait payer un prix plus élevé que s'il n'était pas imposé de droit à la frontière. Les cultivateurs qui produisent ces fruits baies ne sauraient faire ce qu'on reproche à certains fabricants d'avoir fait, ne sauraient se concerter et imposer un prix, grâce à la protection que leur confère le tarif. C'est la loi de l'offre et de la demande qui règle les cours des fruits. Mais est-il donc injuste de vouloir assurer au producteur canadien son marché national ? S'il est en mesure d'approvisionner ce marché, ce marché devra lui être réservé. Voici une bonne occasion d'établir ce tarif flexible dont a parlé l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean), et cela fera bien l'affaire de l'honorable député de Renfrew-sud (M. A. A. Wright). Ne frappez les fraises que d'un droit douanier peu élevé durant les quelques semaines qui précèdent l'arrivée de nos propres fraises ; puis, une fois nos fraises sur le marché, mettez en vigueur un droit de 3 cents la livre, de manière à ce que nos producteurs aient le monopole de notre marché. Le producteur canadien en retirerait un prix un peu plus élevé au début, comme il est juste, car les fruits hâtifs sont un véritable luxe et imposent des frais de production plus élevés. Aujourd'hui, le producteur canadien ne jouit pas des prix plus élevés accordés aux primeurs, si ce n'est dans la mesure restreinte où ce faible droit le protège. Puis, dans la période de grande production, l'honorable député de Renfrew-sud (M. A. A. Wright) n'aura pas à payer un prix plus élevé pour les fraises.

M. REID (Grenville) : J'ai suivi cette discussion depuis le commencement, et je constate qu'il n'y a qu'un petit nombre de ces articles que le Gouvernement ait réservés pour examen ultérieur. Nous avons pu jusqu'à présent faire la discussion de 94 articles du tarif, qui en comprend 711. Si le ministre voulait déclarer franchement que les critiques de l'opposition, quelque fondées qu'elles puissent être, n'auront pas l'effet d'engager le Gouvernement à modifier le tarif en ce qui regarde aucun de ces articles, ce serait peut-être une raison pour nous de clore plus rapidement le débat. Si le ministère est disposé à réserver un certain nombre de ces articles pour examen ultérieur, qu'il le dise et nous mette à même de les discuter à fond ; mais je ne vois pas l'utilité de prolonger le débat, si le ministre est bien décidé à ne tenir aucun compte de la discussion qui se fait. Quant à moi, je suis franchement opposé à l'adoption de ce tarif préférentiel. Je n'accepte pas davantage le tarif actuellement en vigueur, du moins en ce qui regarde un grand nombre d'articles. Et si le Gouvernement refuse de prêter l'oreille à nos critiques, il est parfaitement inutile pour nous de discuter un à un nombre des articles dont il se compose.

M. SPROULE: Je ne suis pas entièrement de l'avis de l'honorable député préopinant (M. J. D. Reid). Il est du devoir des membres de la députation de se faire les interprètes de leurs commettants, qu'ils réussissent ou non à convaincre le ministre de la justesse de leurs observations. La classe agricole est un élément très nombreux et très important de notre population. Il est nombre d'industries auxquelles les cultivateurs pourraient se livrer avec avantage, si seulement on leur accordait une protection suffisante.

La culture des fruits est une de ces industries. Il est très peu de parties de l'Ontario où il ne soit pas possible de cultiver ces fruits avantageusement, si seulement les prix étaient un peu plus élevés. L'honorable député de Renfrew (M. Wright) est d'avis que les fruits de cette catégorie devraient être admis en franchise, et il prétend parler au nom de la classe agricole canadienne. Tous les produits agricoles devraient être admis en franchise. Il ne doit pourtant pas professer cette opinion en ce qui regarde le fromage. Je ne sache pas qu'il se soit exprimé dans ce sens.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Nous ne craignons pas la concurrence en ce qui regarde le fromage ; nous sommes en mesure de tenir tête aux producteurs de n'importe quelle partie du monde.

M. SPROULE : Il est donc en faveur de l'abolissement de tout droit même sur le fromage ! Est-ce que je me trompe ? Est-il en faveur de la protection, ou opposé à la protection, en ce qui regarde le fromage ? Pas de réponse. Je disais qu'il existe nombre d'industries dans lesquelles les commettants de ces honorables députés pourraient s'engager profitablement si le marché canadien leur était réservé ; mais le marché canadien ne leur étant pas réservé, ils s'abstiennent, et par suite du manque de protection suffisante, ils sont frustrés des bénéfices qu'ils réaliseraient autrement et qui leur appartiennent de droit. Lorsque nous nous faisons les interprètes des sentiments de cette classe de la population, du moins nous trouvons-nous à signaler à l'attention du Gouvernement ses besoins, et si plus tard les électeurs expriment leur mécontentement de la ligne de conduite suivie par le ministère, celui-ci ne saurait plaider ignorance. Il me semble que lorsque les représentants du peuple signalent ces besoins à l'attention du Gouvernement, il est de l'intérêt de celui-ci de s'y arrêter. Mais quelle que soit l'attitude du ministère dans ces circonstances, nous ne saurions nous dispenser d'élever la voix, car c'est dans ce but qu'on nous a envoyés ici. En ce qui regarde les fruits, l'honorable député de Renfrew s'est écrié : Pourquoi ne pas permettre aux cultivateurs canadiens de recevoir ces fruits en franchise ? Il en a besoin. Oui, il en a besoin, et s'il pouvait les importer en franchise et se les procurer à très bas prix, je suis persuadé qu'il s'en gorgerait au point de s'en rassasier avant l'arrivée des fruits d'origine canadienne. Les producteurs canadiens souffriraient en conséquence. Cela est vrai des pommes, des fraises, des framboises, des prunes, et de presque toutes les autres sortes de fruits. Prenez le cas des pommes, par exemple ; nous établissons un service frigorifique en vue de conserver et de transporter en bon état nos pommes hâtives sur les marchés étrangers, où l'on pourra en obtenir un prix suffisant ; et pourtant nous avons un marché national que nous laissons monopoliser par les Américains, faute d'inscrire au tarif un droit assez élevé pour en assurer le monopole aux producteurs canadiens, et cela, en même temps que nous votons les crédits pour le maintien du service frigorifique en vue de l'exportation en Angleterre des pommes canadiennes ! Est-ce là de la sagesse, est-ce là de l'économie, est-ce là du sens commun, est-ce là agir dans l'intérêt du cultivateur canadien, que l'honorable député de Renfrew se vante de représenter. Je prétends que non. Il me semble très étourdi et très peu pratique, ce me paraît être une ligne de conduite qu'on ne saurait, à mon avis, justifier aux yeux des cultivateurs intelligents. Libre au Gouvernement de faire la sourde oreille, de ne point tenir compte de nos objurgations ; mais cela ne nous dispense pas d'élever la voix en notre qualité de représentants et d'interprètes des désirs de la classe agricole. Le reste sera à régler entre le Gouvernement et la classe des cultivateurs canadiens.

M. PATERSON : Je reconnais bien que la députation a parfaitement le droit de sou-

mettre ses observations au comité. La Chambre siège en comité, le Parlement est à préparer le tarif, et la députation a incontestablement le droit de faire connaître ses opinions à cet égard. Sans doute les députés ne sauraient proposer un relèvement de droits; mais s'ils étaient en mesure d'établir que le tarif consacre une injustice, et qu'il importe de relever tel ou tel droit, je suis bien convaincu que mon honorable collègue ne ferait pas la sourde oreille, mais tiendrait compte de toute observation faite dans ce sens. D'autre part, si, de l'avis de ces honorables députés, un droit est plus élevé qu'il ne devrait l'être dans l'intérêt du pays, rien ne les empêche d'en proposer la réduction. Je reconnais comme l'honorable député préopinant (M. Sproule) et d'autres membres de la députation que, dans plusieurs parties de l'Ontario, on est à même de produire ces fruits et qu'on les y produits sur une grande échelle ; et si les intérêts de l'Ontario étaient les seuls à considérer, le ministre des Finances, j'imagine, se laisserait gagner par les arguments de ces messieurs. Mais ce tarif est applicable dans toutes les provinces du Dominion. L'honorable député préopinant affirme que les cultivateurs de l'Ontario se livrent à cette culture des fruits. Nombre de cultivateurs, en effet, sont en même temps arboriculteurs, producteurs de fruits, du moins d'une manière accessoire et sur une échelle plus ou moins grande; mais le Nord-Ouest renferme une population agricole nombreuse et qui d'ici à quelques années sera beaucoup plus nombreuse encore; or, pour cette classe agricole du Nord-Ouest actuellement du moins, la culture des fruits ne compte pas pour beaucoup. Au contraire, ce sont des consommateurs, ce sont eux qui achètent les fruits; et si, dans la préparation de ce tarif nous devons tenir compte des besoins de l'Ontario, il nous faut aussi tenir compte des intérêts de toutes les autres provinces, de toutes les autres régions. Il me semble que si ces messieurs dans leurs critiques du tarif, se plaçaient au point de vue auquel le ministre des Finances a cru devoir se placer, c'est-à-dire au point de vue des intérêts de toutes les parties du pays, il me semble, dis-je, qu'ils modifieraient quelque peu leurs opinions. Prenez, par exemple, le cas des fraises, dont il a été question. Dans une grande partie du Canada, la culture des fraises, ne se fait peut-être pas dans des conditions avantageuses. Pourtant le prix en tombe parfois à 4 cents la pinte, et un droit de 2 cents la pinte équivaut à 50 p. 100 *ad valorem*. Les consommateurs qui ont à payer ce droit trouvent naturellement un peu élevé le montant de ce droit qu'il leur faut payer pour le bénéfice des producteurs.

M. SMITH (Wentworth) : Paye-t-on le droit sur les fraises, lorsque le prix est à 4 cents la pinte?

M. PATERSON : Je ne discuterai pas cette question pour le moment; mais je prie ces messieurs de la gauche de considérer le tarif au point de vue de son application à toutes les parties du Canada.

M. ARMSTRONG : Je puis donner au ministre l'assurance qu'à peu près tous les fruits mentionnés dans cet article peuvent être produits en abondance dans chacune de nos provinces. Il suffit de lire dans les tableaux de la navigation et du commerce qu'il a été importé, l'année dernière, pour $200,000 de ces petits fruits pour se rendre compte de la nécessité d'établir un droit protecteur. J'espère que le ministre mettra la question à l'étude.

M. BLAIN : Le ministre des Douanes a déclaré que, si la nécessité d'un changement était démontrée, le ministre des Finances s'efforcerait, sans aucun doute, de faire droit aux désirs de la population. Je me permets de signaler à l'attention de l'honorable ministre des Finances, ainsi qu'à celle de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Wright), la résolution suivante prise par une assemblée très nombreuse des producteurs de fruits de la région Niagara dans la province d'Ontario.

Que nous, producteurs de fruits du district de Niagara, réunis ici aujourd'hui, déclarons que nous désapprouvons l'initiative prise par les directeurs de la société pomologique d'Ontario en nommant un comité dans le but de s'aboucher avec un comité des producteurs de fruits de l'Etat du Michigan, en vue de prendre des arrangements pour l'établissement de la réciprocité fiscale, en matière de fruits et de produits de fruits. Les droits de douane actuels sur les fruits sont trop faibles, si l'on fait entrer en ligne de compte l'accroissement des dépenses effectuées pour la destruction du nombre d'insectes ennemis et d'affections nocives, les prix si élevés de la main-d'œuvre, la rareté et les hauts prix des récipients pour fruits, le coût énorme des transports et les pertes subies au cours du trajet. Nous sommes en mesure de produire tous les fruits nécessaires à la consommation domestique; seulement, il faudrait protéger notre marché national, au bénéfice des producteurs canadiens.

Ces mesieurs qui sont hautement intéressés dans la production des fruits font observer que les droits de douane sont trop faibles ; par conséquent, lorsque le député de Renfrew-sud (M. Wright) a fait adopter sa résolution, ce n'était pas à titre d'interprète des producteurs de fruits au Canada. L'assemblée aux délibérations de laquelle a pris part l'honorable député (M. Wright), était fort peu nombreuse, me dit-on ; c'est à peine s'il s'y trouvait assez d'adhérents de la société pour proposer et appuyer la résolution en question, et cependant il n'a pas hésité à affirmer qu'elle traduit bien la pensée des cultivateurs canadiens, à l'égard du tarif. J'ai en ce moment sous les yeux un mémoire dressé, au sujet du tarif, par la société " Dominion Grange ", de concert avec l'association des cultivateurs d'Ontario et la société des producteurs de grain du Manitoba ; or, j'ai pensé que quelques courts

extraits de cet exposé de faits intéresseraient la Chambre. L'autre soir, lorsque le débat roulait sur certains articles se rattachant à l'agriculture, le député de Renfrew-sud (M. Wright) déclara que la protection des produits agricoles était chose dont les cultivateurs canadiens n'avaient cure. Il est allé jusqu'à affirmer qu'il voterait volontiers l'abolition de tous droits protecteurs de ces produits ; mais, si je ne me trompe, il est le seul député ici qui oserait prendre pareille attitude. S'il présente une résolution dans ce sens, il sera le seul député ministériel qui reste fidèle aux promesses faites au peuple canadien par les libéraux, dans le passé. Je cite :

L'accroissement de la population urbaine, aux dépens de la population rurale, est une conséquence découlant du régime protecteur. La protection accordée par le tarif permet aux fabricants d'une certaine catégorie de machines agricoles de faire payer aux consommateurs canadiens 25 p. 100 au delà de la valeur des articles fabriqués. Le tarif protecteur autorise encore une surcharge de 30 à près de 50 p. 100 sur les lainages et de 50 p. 100 sur les véhicules de qualité inférieure à l'usage des agriculteurs.

En 1904, la moyenne du taux de la taxe douanière sur les marchandises imposables était de 27½ p. 100, et dans cette mesure-là même, les fabricants canadiens se trouvaient en lieu de surcharger les consommateurs canadiens sur les achats faits par ces derniers. Nulle loi fiscale qu'on pourrait élaborer ne saurait assurer aux cultivateurs de compensation quelconque en retour de ce surcroît de taxes. Nous avons aujourd'hui un excédent de $120,000,000 valant de produits agricoles pour l'exportation, excédent qui va sans cesse grandissant, et tant que ce régime économique se perpétuera, le prix du marché étranger régira fatalement les prix de notre marché intérieur pour les produits agricoles. Le tarif protecteur qui ne limite et ne saurait restreindre notre puissance d'achat, ne saurait non plus relever et n'augmente pas, en fait, le prix des articles que nous avons à vendre.

Venons-en au point :

Voici donc les réformes que nous préconisons, pour le prochain remaniement du tarif : élimination complète du système du protectionisme ; adoption du système de la douane fiscale, c'est-à-dire, d'un tarif élaboré uniquement en vue des besoins de l'administration publique, et d'une sage économie dans l'emploi des recettes ; et, comme preuve de notre sincérité, si le Gouvernement adopte ces réformes, nous consentirons volontiers à l'admission en franchise douanière de tous les articles en usage dans l'agriculture.

En dernière analyse, ces sociétés disent donc au Gouvernement : si vous consentez à dégrever de tout droit protecteur les articles fabriqués dont les cultivateurs font usage, alors et alors seulement, comme preuve de notre sincérité, nous consentirons à l'abolition des droits sur les produits agricoles. Mais jamais encore jusqu'ici, que je sache, les cultivateurs canadiens n'ont carrément déclaré, comme l'affirme le député de Renfrew-sud, qu'ils demanderaient au Gouvernement d'abolir entièrement les droits de douane dont sont frappés les produits agricoles importés au pays. Au contraire, de toutes les parties du pays, voici la clameur qui s'élève du sein des classes agricoles : c'est que, si un tarif protecteur doit être mis en vigueur au pays, les cultivateurs canadiens jouiront alors de leur part légitime de protection pour tous leurs produits, y compris les menus fruits dont il est question dans ce débat.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : L'honorable député (M. Blain) a fait allusion à la société pomologique qui s'est réunie à Toronto, et il a osé insinuer qu'il y avait à peine assez d'adhérents de cette société présents à cette assemblée pour proposer et appuyer les vœux exprimés et adoptés, d'une voix unanime. Qu'il me permette de lui dire qu'il s'y trouvait des représentants de toutes les parties de la province.

Des VOIX : Combien ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : On y comptait des représentants de presque chaque district.

Des VOIX : Combien ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Je n'en ai pas fait le recensement.

M. LANCASTER : Six ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Il y en avait un bien plus grand nombre ; n'ayez crainte. Je le répète ici, l'assemblée en question avait été convoquée expressément dans le but de faire voter le rejet de cette résolution et il ne s'y trouvait que des amis politiques de l'honorable député. Quant à notre réunion de Toronto, on ne saurait prétendre que ce fût une assemblée triée sur le volet ; car chacun pouvait y voter en toute liberté, à sa guise, et c'est là ce qui la différencie de l'autre.

M. ARMSTRONG : Est-ce qu'il y avait vingt-cinq personnes présentes ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Il y en avait un plus grand nombre que cela ; la salle était bondée.

M. ARMSTRONG : Combien s'y trouvait-il de directeurs ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : C'est à peine s'il y a vingt-cinq directeurs dans la société ; mais, somme toute, il y avait salle comble.

M. KNOWLES : Ce n'est pas sans étonnement que j'ai entendu tant de députés conservateurs se prononcer en faveur du relèvement du droit sur les fruits. Tous ceux qui se sont prononcés dans ce sens, si je ne me trompe, représentent des comtés d'Ontario. Je tiens à leur rapeler qu'Ontario n'est pas la seule province du Canada. Le député de Grey-est (M. Sproule) vient de nous dire que chaque député doit se faire l'interprète des vœux de son collège élec-

toral. Je me fais ici l'interprète d'une classe de la population qui habite une contrée bien éloignée de la région productrice de fruits, et il me semble fort illogique que nous, qui demeurons si loin de la péninsule de Niagara, on nous oblige de contribuer dans une mesure si peu légitime au développement d'une industrie dans cette région. Volontiers nous payons notre petite part de taxes et nous tolérons un peu de protectionnisme, quand c'est au bénéfice de nos frères, les agriculteurs. S'il s'agissait ici de protéger une classe de la population autre que celle des cutivateurs de cette contrée, je m'opposerais à l'adoption de l'article relatif à ce droit, même dans la teneur actuelle de la proposition. Nous accordons à cette population une large mesure de protection, sans doute ; mais volontiers je dirai à mes commettants—et souvent il me faut justifier à leurs yeux l'imposition de ces droits sur les fruits—que c'est au bénéfice des travailleurs du sol que cet article figure au tarif et c'est là ce qui nous engage à en voter l'adoption. Il est possible que l'opinion émise par la société dont le député de Peel (M. Blain) se fait l'interprète ici, reflète la pensée d'une grande partie des producteurs de fruits d'Ontario ; mais quant à ces sociétés dont les représentants affluent dans les couloirs de la Chambre, je dois l'avouer, je professe peu de respect à l'endroit de leurs opinions. Sans doute les adhérents de la société en question sont honorables, justes et indépendents ; mais ces sociétés dont les représentants viennent ici font preuve de par trop de goinfrerie et de parasitisme. Quand ils viennent nous dire qu'ils ne sauraient gagner honorablement leur vie sans que le public soit appelé à payer un prix artificiel pour leurs produits, je suis tenté de leur dire : Tenez, messieurs, voici quelques faibles secours d'argent ; c'est tout ce que nous pouvons vous donner, pour le moment ; prenez et réintégrez vos domiciles. En réalité, ces braves gens oublient qu'ils n'oseraient jamais, à titre de simples particuliers, demander ce qu'ils sollicitent collectivement, à titre d'organisations. Franchement, à mon avis, les demandes formulées par ces sociétés pomologiques ne méritent guère d'attention. Je le répète, quand il s'agit de protéger nos frères, les agriculteurs, nous consentons volontiers à acquitter des droits de douane modérés ; mais lorsque les membres de la gauche sollicitent le relèvement d'un droit, il faut, à mon avis, repousser leur demande. Je suis le seul député libéral présent, pour l'Ouest en ce moment; mais si mes collègues étaient ici, j'en ai la certitude, ils abonderaient dans mon sens. Je vois avec plaisir que le député de Qu'Appelle (M. Lake) est présent : j'espère qu'il se fera ici l'interprète des vœux des populations de l'Ouest.

M. LANCASTER : Je suis enchanté de l'attitude prise par l'honorable député (M. Knowles), qui se fait ici le champion des agriculteurs. Je lui ferai observer que les

cultivateurs, dans cette partie du pays, jouissent d'une mesure de protection aussi élevée que celle demandée ici.

Ils bénéficient d'une taxe de 12 centins le boisseau de blé, protection tout aussi élevée que celle demandée en faveur des producteurs de fruits. L'honorable député nous fait la leçon, parce que nous demandons une mesure de protection légitime en faveur de ceux qui ont développé le pays, longtemps avant qu'il fut question du Nord-Ouest, alors que son avenir était chose fort problématique. Depuis, le Nord-Ouest a été colonisé par les descendants des vaillants pionniers d'Ontario, qui ont développé le pays, de façon qu'aujourd'hui un cultivateur peut y vivre sur un dixième de l'étendue du patrimoine qu'il faut à un cultivateur de l'Ouest, pour y réussir dans son exploitation agricole.

Ici il me faut adresser un mot ou deux au député de Renfrew (M. A. A. Wright), car il pourrait fort bien arriver encore qu'il fît quelque faux pas, si quelqu'un ne l'avertit pas à temps. L'autre jour, il s'est constitué l'interprète des producteurs de fruits d'Ontario. Aujourd'hui, il nous apprend qu'il est lui-même consommateur. L'autre soir, nous avions cru qu'il se faisait l'écho des producteurs, en disant qu'ils ne voulaient pas de droits ; et à l'instar des trois tailleurs qui représentaient tout le peuple anglais, l'honorable député était censé représenter toute la population des producteurs de fruits d'Ontario. Or, paraît-il, voilà qu'il représente aujourd'hui les consommateurs ; il veut aller aux Etats-Unis acheter des fraises pour son déjeûner, puis, au dîner, boire des eaux gazeuses de provenance américaine, et de retour au pays, il lui plaît de venir ici vanter la reciprocité avec les Etats-Unis, comme il vient de le faire, aujourd'hui même ; c'est là le menu qu'il affectionne. Les consommateurs canadiens préfèreraient, je crois, que la fraise de provenance canadienne tint la place d'honneur, sur leur table, au déjeûner ; et en mangeant ce fruit si sain et savoureux, ils se sentiraient d'humeur à encourager davantage les producteurs de fruits canadiens, dans le développement de leur importante industrie. Venons-en à cette merveilleuse réunion de la société polomogique d'Ontario, où ces messieurs ont bien voulu apprendre au Gouvernement qu'ils ont à cœur, avant tout, l'établissement de la réciprocité commerciale avec les producteurs du Wisconsin et du Michigan. Je lui demande de me dire le nombre de personnes présentes à cette assemblée ; il me répond qu'il y en avait suffisamment pour proposer et appuyer les vœux exprimés, je le presse de me dire s'il y avait six adhérents de la société à cette réunion et il déclare qu'il y en avait au moins huit ou plus. Or, il y avait à cette réunion de Grimsby, un citoyen se réclamant du même parti politique que l'honorable député, et il affirme que lorsqu'on adopta les

vœux en question, il y avait, tout bien compté, six personnes présentes. Reste à savoir lequel de ces deux partisans du Gouvernement dit la vérité.

Le député de Renfrew-sud (M. A. A. Wright) affirme que notre collègue de Wentworth (M. E. D. Smith) a convoqué une assemblée à laquelle il n'a invité que ses amis politiques ; or, je dois rectifier cette affirmation. J'ai ici le texte de l'avis de convocation et il s'agit d'une réunion générale, non seulement des producteurs de fruits adhérents du parti conservateur, mais de tous les producteurs.

Vendredi, le 18 janvier 1907, aura lieu, à l'hôtel de ville de Grimsby, à deux heures et demie de l'après-midi, une réunion générale des producteurs de fruits du district de Niagara, dans le but de protester contre l'initiative prise par la société pomologique d'Ontario en nommant un comité chargé de s'aboucher avec un comité de la société pomologique du Wisconsin, en vue d'élaborer un tarif de réciprocité, en matière de produits de l'arboriculture fruitière, entre le Canada et les Etats-Unis.

Tous les producteurs de fruits. . .

Et non pas les producteurs de fruits, adhérents du parti conservateur.

Tous les producteurs de fruits sont invités à assister à cette assemblée, afin de délibérer sur l'initiative à adopter pour empêcher toute modification ou remaniement du tarif actuel, en ce qui concerne les fruits.

Plusieurs producteurs de fruits très en vue assisteront à cette réunion. Tous sont invités à prendre part à la discussion.

Cet avis de convocation porte la signature de quatre citoyens, se réclamant de divers groupes politiques.

Voici, maintenant, un extrait emprunté du " Globe " de Toronto. J'avoue, je lis parfois le " Globe " et je m'en sers pour démontrer l'absurdité de certains arguments formulés ici même par des orateurs de la même profession de foi politique que le " Globe " lui-même. Cet article a paru dans le numéro du " Globe " du 12 janvier ; c'est une dépêche datée de Grimsby et adressée à ce journal, ni par un conservateur, partisan du député de Wentworth-sud (M. E. D. Smith), ni par un de mes propres partisans, mais par le correspondant spécial de ce journal, à Grimsby :

Grimsby, 11 janvier.—A une assemblée des producteurs de fruits, tenue à Grimsby aujourd'hui, on a discuté l'attitude prise par l'association pomologique d'Ontario en nommant un comité chargé de s'aboucher avec la société pomologique du Wisconsin, afin de délibérer sur un tarif de réciprocité en matière de fruits. On a vertement censuré l'initiative prise par les producteurs de fruits d'Ontario, et adopté, d'une seule voix, les vœux que voici :

Que les producteurs de fruits de ce district voient avec alarme l'attitude prise par l'association pomologique d'Ontario, qui ne représente nullement les producteurs de fruits commerciaux de l'Ontario, en consentant à discuter la question de réciprocité avec les producteurs du Wisconsin. A notre avis, la ligne de conduite tenue par les directeurs est peu sage, inopportune et nullement autorisée, et nous prions les producteurs de fruits du district de Niagara de tenir une assemblée générale et cela immédiatement, afin de protester contre l'attitude prise par l'association pomologique d'Ontario et de prouver que cette attitude est des plus préjudiciables aux plus chers intérêts de l'industrie de l'arboriculture fruitière.

Cette réunion a eu lieu. Voici un des avis de convocation qu'on me transmit. Je pris le train et me rendis à cette réunion, simplement, à titre d'auditeur. Le député de Peel (M. Blain) nous a donné lecture d'une des résolutions adoptées, qui a été proposée par un conservateur et appuyée par un libéral. Je doute fort que celui qui a appuyé ces vœux soit désormais partisan du Gouvernemnt, en pareilles circonstances, quand bien même il l'aurait été jusqu'aux dernières élections et je crois qu'il a voté contre moi. A cette réunion il y avait une foule de 125 à 130 personnes. Elle se composait de citoyens qui ont acheté, au prix de $200 à $500 l'acre, les domaines où ils se livrent à l'arboriculture fruitière. Ils emploient un grand nombre d'hommes, au cours de l'année ; ils se servent de beaucoup de machines pour lesquelles ils acquittent des droits protecteurs assez élevés ; ils paient de bons gages à leurs employés ; bref, ce sont des hommes de progrès qui travaillent au développement du pays aussi énergiquement que toute autre classe de nos concitoyens. Plus que tout autre groupe de la population, ils s'efforcent de réduire à néant l'opinion mise en vogue par Rudyard Kipling, quand il a représenté le Canada comme " Notre-Dame des Neiges " ; ils font une excellente réclame en faveur de notre pays, qui est autre chose, après tout, qu'un pays hyperboréen, couvert de neiges, emprisonné dans les glaces, mais qui produit les fruits des régions tropicales. De simples producteurs de fruits et de simples agriculteurs qu'ils étaient, ils se sont transformés en producteurs de fruits de premier ordre, étant en mesure de vivre et de prospérer sur un domaine de vingt acres, et tout ce qu'ils demandent, c'est une mesure de protection légitime qui leur permette de développer leur industrie. Une des résolutions adoptées à cette réunion a été proposée par un conservateur et appuyée par un libéral ou, au moins, par un de nos concitoyens qui, jusqu'ici, a été partisan du gouvernement au pouvoir. C'est à ces vœux qu'a fait allusion le député de Peel (M. Blain) mais il a été formulé d'autres vœux. Une autre résolution a été proposée par M. Murray Pettit, ardent conservateur et partisan du protectionnisme ; et elle a été appuyée par M. L. Wolverton, connu de vieille date, comme partisan dévoué de l'autre parti politique et depuis nombre d'années rédacteur du " Canadian Horticulturist ", Voici ces vœux :

Que cette assemblée demande à nos représentants au parlement fédéral, messieurs E.

D. Smith, E. A. Lancaster et Henderson d'insister auprès du Gouvernement pour qu'il inscrive dans le nouveau tarif le tableau présenté à la commission du tarif à sa dernière séance à Ottawa, par les producteurs de fruits commerciaux d'Ontario.

Puis il fut proposé par M. A. H. Pettit, appuyé par M. Robert H. Lewis :

Que cette assemblée donne mission à une députation de s'aboucher avec le ministre de l'Agriculture pour la province d'Ontario, au sujet de l'attitude prise par les directeurs de l'association pomologique d'Ontario.

Puis suivent les signatures des membres de la députation. Ainsi, non seulement on a adopté ces vœux, mais d'après la teneur de la deuxième résolution dont j'ai donné lecture, une délégation est chargée de se rendre à Toronto auprès du ministre de l'Agriculture, dans le gouvernement d'Ontario, afin de protester contre l'attitude prise par les directeurs de la société pomologique. Cette société de producteurs de fruits a sollicité et reçu le concours financier du Gouvernement uniquement dans un but éducatif et c'est dans ce but seulement qu'ils se sont réunis; or, ils n'avaient pas le droit de discuter la question du tarif. Ils se sont réunis dans le but de se consulter sur les moyens à prendre pour faire le meilleur emploi possible des fonds mis à leur disposition par le Gouvernement dans un but éducatif, relativement à l'arboriculture fruitière, et il n'y avait pas lieu de croire qu'ils discuteraient des questions ne rentrant pas dans ce cadre. Mais quelques-uns d'entre eux, sans doute, pensant qu'ils pourraient persuader au député de Renfrew-sud (M. Wright) de créer l'impression qu'ils représentaient les producteurs de fruits, tandis que, ce soir, il admet que c'est au point de vue des consommateurs qu'il a formulé ses observations et non pas à celui des producteurs de fruits. . . .

Une VOIX : Qui a présenté la résolution en question?

M. LANCASTER : Je ne saurais dire, puisque je n'ai pas assisté à cette réunion; mais je sais bien qui a soulevé la question dans cette Chambre et s'est fait l'interprète des producteurs de fruits d'Ontario. Ce soir, ce qui provoque ma protestation, ce n'est pas précisément la divergence d'opinion sur la question de savoir si le député de Renfrew-sud (M. Wright) doit être en mesure d'acheter des fraises, à moins chers deniers, aux Etats-Unis, au préjudice des producteurs de fruits canadiens; mais je proteste contre sa prétention, lorsqu'il se constitue ici le représentant et l'interprète des producteurs de fruits d'Ontario, alors qu'il est acquis qu'il ne cherche qu'à payer le moins cher possible pour les fruits qu'il achète sur le marché. J'ai un avis à donner à mon honorable collègue, pour sa gouverne future : quand il se présentera devant le tribunal, qu'il dise s'il occupe pour le demandeur ou pour le défendeur; qu'il ne s'avise donc pas de prier le juge et le jury de rendre leur décision en faveur du demandeur, alors qu'il cherche à faire acquitter le défendeur. Ce simple exposé de faits suffit, je crois, et je n'abuserai pas davantage de la patience de la Chambre. La Chambre connaît maintenant ceux qui demandent ici la franchise en faveur de l'importation des fruits. L'attitude du député de Renfrew-sud s'explique parfaitement : tout en se posant ici comme l'interprète de la société pomologique d'Ontario, il a, en réalité, plaidé la cause des consommateurs et de l'abaissement du prix des fruits au bénéfice de ces derniers ; car il veut demander ces fruits tantôt au marché des Etats-Unis, tantôt à celui de la province de Québec, tantôt à celui d'Ontario, là où il pourra se les procurer à meilleur marché, tandis que, s'il avait la patience d'attendre quelques jours, il pourrait les acheter à aussi bon marché sur le marché d'Ontario.

Il demande la réciprocité avec nos voisins de l'autre côté de la frontière, mais je veux qu'il soit bien compris que cette société pomologique d'Ontario qui tient à nouer des relations commerciales, sur le pied de réciprocité, avec le Wisconsin et le Michigan, ne représente pas réellement les producteurs de fruits de ce pays et j'appuie mon affirmation sur les vœux formulés et adoptés à Grimsby, à une réunion à laquelle assistaient autant de conservateurs que de libéraux. Si le Gouvernement ne tient pas à s'éclairer sur la situation et si en remaniant le tarif, il ne vise qu'à se créer de la popularité, libre à lui de le faire ; mais s'il veut réellement protéger les producteurs de fruits, je l'adjure de prêter l'oreille aux demandes de ceux dont les intérêts s'identifient avec l'industrie de l'arboriculture fruitière au Canada et non pas à celles de simples consommateurs, comme le député de Renfrew-sud (M. Wright) qui verraient volontiers leurs frères, les cultivateurs, s'en aller à la ruine, pourvu qu'eux, les consommateurs, soient en mesure d'acheter leurs fraises aux Etats-Unis où ils peuvent se les procurer à meilleur marché qu'ici.

96. Canneberges (atocas) et fruits non dénommés ailleurs, 17½ pour 100, 22½ pour 100, 25 pour 100.

M. BLAIN : Je prierais le ministre des Finances de consentir à ce que cet article soit réservé.

L'hon. M. FIELDING : Rien n'empêche que cet article soit réservé, si quelque député le désire, quitte à le discuter plus tard. Mais je ne verrais pas d'un bon œil qu'on demandât d'une façon générale le relèvement des droits sur les fruits.

(L'article est réservé.)

97. Pêches, coings, abricots et nectarines, n.a.p., par 100 livres, 35 cents, 40 cents, 50 cents.

M. SMITH (Wentworth) : Je tiens à savoir si, oui ou non, on a relevé le chiffre de

cette taxe. Il se produit beaucoup de pêches au pays, et bien qu'un droit spécifique de 50 cents soit préférable à un droit *ad valorem* sur les pêches de prix inférieur, cette taxe est de nature à créer force ennuis aux cultivateurs. On vend aux fabriques nombre de chargements de wagons, à la baisse, et de l'avis de certains producteurs, une taxe de 1 cent la livre serait légitime. Ce n'est certes pas un droit protecteur exagéré, surtout contre les pêches importées de la Californie.

L'hon. M. FIELDING : Dans l'ancien tarif, les poires, les abricots et les nectarines n'étaient point frappées d'un droit spécifique. Ces fruits y figuraient à titre d'articles non dénommés, à 20 p. 100. En inscrivant au tarif ce droit spécifique, nous effectuons un léger relèvement.

M. SMITH (Wentworth) : Nous sommes fort aises que le ministre ait substitué le droit spécifique au droit *ad valorem*, quand bien même la taxe actuelle ne serait pas plus élevée que sous l'ancien régime, car c'est l'importation de la pêche de prix inférieur qui est surtout préjudiciable à nos producteurs.

97a. Prunes, le boisseau, 20 cents, 20 cents, 20 cents.

L'hon. M. FIELDING : Cet article tombe sous le régime du traité conclu avec la France ; par conséquent, il n'y a pas de remaniement.

M. SMITH (Wentworth) : Il est régi, dites-vous, par le traité intervenu avec la France ; mais dans quel sens ?

L'hon. M. FIELDING : C'est là la taxe stipulée dans le traité intervenu avec la France et nous portons le même chiffre dans les trois colonnes.

M. SMITH (Wentworth) : Comment se fait-il que ce droit était de 25 cents, auparavant ? A coup sûr, les prunes ne sauraient être atteintes par le traité avec la France ?

L'hon. FIELDING : On se sert ici de la désignation de prunes ; mais c'est probablement un produit similaire à celui qu'on désigne quelquefois sous le nom de pruneaux. Le traité demandait l'inscription de ce droit au tarif. D'ailleurs, comme cet article semble quelque peu compliqué, à cause du traité avec la France, je préférerais que l'item fût réservé, afin de me permettre d'obtenir de plus amples renseignements à cet égard.

L'item est réservé.

Melons, chacun, 2 cents, 2 cents ½, 3 cents.

M. MACDONELL : A-t-on adressé des représentations au ministre touchant la taxe de cet article ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. MACDONELL : Le Gouvernement se propose-t-il d'étudier la question ?

L'hon. M. FIELDING : Nous l'avons étudiée.

M. MACDONELL : Je veux savoir si le Gouvernement veut remettre la question à l'étude ? Voici la difficulté, en quelques mots. Quelques melons, comme les melons d'eau, peuvent être évalués 35 ou 40 cents chacun, tandis que nombre de petits melons ne valent que 5 cents chacun. Il y a ici un droit spécifique de 3 cents, sans distinction. Assurément, le Gouvernement remettra la chose à l'étude.

L'hon. M. FIELDING : Il a été constaté que le prix, en moyenne, est d'environ 7 cents. Quant à ces melons de prix si inférieur dont parle le député de Toronto-sud (M. Macdonell) il s'en importe fort peu.

M. MACDONELL : Mais l'argument du ministre ne répond pas à l'objection. On importe à Toronto de grandes quantités de melons. Au commencement de la saison le prix des melons d'eau, par exemple, oscille entre 30 et 40 cents chacun. Plus tard, viennent les petits melons, le melon muscat et le cantaloup, valant souvent de 5 à 10 cents chacun. Il est donc évidemment injuste de frapper ces melons d'un droit de 3 cents chacun.

L'hon. M. FIELDING : Si les prix oscillent autant qu'on le dit, il y a matière à critiquer.

M. A. C. MACDONELL : Les marchands de fruits de Toronto ont fait connaître leur avis à cet égard, et si le ministre consentait à réserver cet article, peut-être pourrait-il remettre la question à l'étude.

M. FIELDING : Rien ne s'oppose à ce qu'il demeure en suspens.

M. PATERSON : Ces melons s'importent par chargements de wagons. La chose a créé une foule d'ennuis aux préposés de la douane. Voici un chargement de wagon qui arrive de Californie ou de Georgie, à Toronto, en consignation. Il est possible que ces melons se soient quelque peu détériorés. Ces fruits se gâtent rapidement ; on les place sur le marché et il est possible que le prix réalisé par le vendeur se rapproche quelque peu du chiffre cité par l'honorable député. Cette question a été mûrement étudiée, au point de vue de la douane, et en fixant ce droit, nous avons tenu compte de toutes les circonstances mentionnées par l'honorable député. On nous a adressé des représentations à cet égard, si je ne me trompe. Mais les intérêts des négociants et ceux des producteurs ne sont pas identiques.

M. GANONG : A mon avis, un droit de deux cents par melon d'eau est exagérée. Mais il semble légitime d'imposer un droit spécifique sur les melons d'eau et les melons muscats importés au pays. Cette distinction de taxe entre les melons d'eau et les melons muscats semble ridicule.

M. MACDONELL : Le ministre des Douanes n'a pas bien saisi mon objection. Je ne formule d'argument ni pour ni contre un droit élevé. Ce que je critique, c'est l'inégalité dans l'application des droits. Voici ce que j'affirme ; une article estimé à 35 cents ne devrait pas acquitter le même droit qu'un article de même catégorie ne valant que 5 cents. C'est là une application exagérée du principe que je préconise; mais ces prix oscillent entre 5 et 35 cents et à mon avis, il ne convient pas de frapper ces articles d'une taxe uniforme de 3 cents chacun. Il devrait y avoir plus d'égalité dans l'application de la taxe. Je suggérerais au ministre de réserver cet item.

M. FIELDING : Eh bien ! qu'il soit réservé.

M. PATERSON : Dans quel sens l'honorable député entend-il que nous devions nous orienter? Prétend-il qu'il faille inscrire au tarif un item spécial et établir la distinction entre un melon d'eau et un melon muscat?

M. MACDONELL : A mon avis, il faudrait établir quelque part une ligne de démarcation quant à la valeur de l'article, et peut-être conviendrait-il d'établir cette démarcation ici même, entre le melon d'eau et le melon muscat. Un droit de 3 cents sur un petit melon muscat valant 5 ou 7 cents me semble exagéré.

M. SMITH (Wentworth) : Dans l'intérêt même des producteurs de melons d'eau, je suggérerais au ministre de frapper les melons d'eau d'une taxe de 6 cents et les muscats d'un droit de 3 cents.

M. HENDERSON : Je serais curieux de savoir si le ministre s'est donné la peine de constater si la taxe projetée est d'un chiffre supérieur au droit primitif. Le premier est un droit spécifique, et l'autre un droit *ad valorem*. Le droit proposé sera d'environ 43 p. 100, relativement à un droit de 25 p. 100.

L'hon. M. PATERSON : Le calcul de l'honorable député est assez exact. Mais l'inconvénient, c'est que les fruits se détériorent, au cours du trajet en wagons de chemins de fer.

M. HENDERSON : Pour les melons, comme pour les fraises et autres produits de nature périssable, il est essentiel que le marché soit en situation de recevoir ces fruits. S'il arrive à Toronto un chargement de wagon de melons, des Etats-Unis, à l'époque même où le producteur canadien est en mesure de placer ses fruits sur le marché, il est exposé à voir toute sa production se détériorer ou à être obligé de vendre à un prix peu rémunérateur.

A mon avis, le droit n'est pas exagéré. Quand on veut acheter un melon, on ne lésine pas pour deux ou trois sous de différence dans le prix, quand bien même il s'agirait d'un petit melon.

Ces petits melons sont délicieux, et je crois qu'on aimera mieux payer deux ou trois cents de plus que s'en passer. Trois cents sur un melon ordinaire n'est pas un droit exorbitant. Pour beaucoup d'articles le prix de vente n'est pas déterminé par le prix de revient. Un marchand peut payer un article 25, 30 ou 40 cents et ne pas fixer les prix du détail d'après ces chiffres. C'est à peu près comme le tarif de l'honorable ministre ; il a adopté une unité de 2½ ; beaucoup de marchands ont une unité de 5 cents. On voit par là que 3 cents ne sont pas un droit exorbitant.

100. Raisins grappes, la livre, 1½ cts, 1½ cts, 2 cts.

M. SMITH (Wentworth) : Je n'ai rien à dire contre cet article du tarif. Je prends la parole pour répondre à mon honorable ami de l'Ouest qui proteste contre les droits sur les fruits, ou du moins contre leur élévation, sous prétexte que les consommateurs devront les payer plus cher et que le consommateur de l'Ouest doit aussi être protégé. Je suis aussi de cet avis. Il n'y a pas un producteur du district du Niagara qui, aux réunions où ces questions sont discutées, ne déclare pas que le prix de l'article ne soit pas augmenté d'une manière appréciable pour le consommateur. Voici un exemple : Nous avons un droit de 2 cents par livre sur le raisin en grappes. A la saison où la plus grande partie de notre récolte est sur le marché, cela équivaut à un droit de 100 p. 100. Mais durant toute la saison, depuis dix ans, le raisin ne s'est jamais vendu plus de 1 centin ou 1 centin ⅜ la livre sur le lieu de production. C'est le prix régulier du gros depuis dix ans. Le consommateur ne paie rien de plus, en raison du droit. Ce dernier est de 2 cents par livre et le raisin se vend 1 centin. Le prix est entièrement réglé par la production du pays, et nous produisons presque tous ces fruits en quantités suffisantes pour la consommation intérieure. Nous avons en abondance des terrains où ces fruits peuvent être cultivés avantageusement, et nous pourrions suffire aux demandes du marché canadien, même si la population du Canada était de cinquante millions.

Les producteurs ne demandent pas que les consommateurs paient plus cher. Tout ce qu'ils réclament, c'est le marché canadien, et ils ont plus d'une raison pour faire cette réclamation. Ils ont dans l'Ouest un marché important qui augmente constamment, mais qui est très éloigné. A l'heure présente, il est en grande partie entre les mains des producteurs de la Californie, comme je l'ai déjà expliqué. Ces produits périssables, comme les pêches et les prunes, qui viennent de Californie ne valent pas les nôtres sous le rapport de la qualité, mais ils se conservent plus longtemps et sont plus faciles à expédier. Les commerçants de l'Ouest les préfèrent aux nôtres, parce qu'ils

ont moins de perte. Mais nous avons maintes fois prouvé que bien que nos fruits ne se gardent pas tout à fait aussi bien que ceux de la Californie, nous pouvons les livrer aux commerçants de l'Ouest, en parfait état, mais ils n'en veulent pas, de sorte qu'ils ne peuvent en retirer aucun profit.

Nos fruits iraient directement du producteur au consommateur, tandis que ceux de la Californie passent tous par les mains des commerçants de gros qui réalisent de gros bénéfices. Les commerçants de fruits de l'Ouest forment une corporation puissante ; ce commerce est très important, car cette population achète presque tous les fruits qu'elle consomme. Or, ces commerçants veulent vendre les fruits de la Californie et non les nôtres pour les raisons que je viens d'expliquer.

Quant au raisin en grappes, je tiens à faire remarquer que nous pouvons en produire pour approvisionner abondamment le marché canadien, sans que le consommateur ait à payer la moindre partie du droit. Le prix en est réglé par la production. Quand la récolte est abondante, comme cela arrive presque toujours pour le raisin, les pêches et les prunes, les prix dépassent à peine le coût de la production. Bien des fois, ces fruits ont dû être vendus à perte, quand des milliers de paniers de prunes ont pourri sur place.

Si, à l'aide d'un trait de plume du ministre des Finances, nous pouvons nous assurer le marché canadien, pourquoi ne le ferions-nous pas ? Nous ne demandons pas que les droits soient imposés avant que nos fruits soient sur le marché, si cela est possible. Si le marché canadien était réservé exclusivement aux producteurs canadiens, le trafic deviendrait bien tôt si considérable, qu'au lieu de payer, comme à présent, $500 pour expédier un wagon par grande vitesse, nous pourrions l'expédier pour $300.

Si nous pouvions, à l'heure présente, expédier nos pêches et nos prunes au Manitoba, par grande vitesse, à raison d'un cent et demi par livre, ou $300 par wagon, nous ne demanderions pas une élévation du droit. Mais nous payons actuellement $500, et le producteur de la Californie expédie ses fruits par les trains de marchandises, et non par grande vitesse, parce que ses fruits se conservent mieux que les nôtres. Le transport lui coûte très peu de chose, tandis que nous devons payer le prix exorbitant de $500 par wagon. Si nous aurons dans l'Ouest un marché suffisant pour expédier cinq ou six wagons par jour, au lieu d'un tous les deux jours, nous obtiendrions de meilleures conditions. Un tarif qui nous assurerait le marché canadien n'augmenterait pas les prix pour le consommateur, mais il donnerait une nouvelle extension à cette industrie et nous permettrait d'obtenir des taux de transport réduits, et de cette manière les Canadiens s'aideront entre eux.

101. Oranges, pamplemousses, citrons et limons, en franchise, en franchise, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Les droits sur les oranges ont été abolis, comme je l'ai déjà expliqué.

M. MACLEAN (York-sud) : D'où vient la plus grande partie des oranges ?

L'hon. M. FIELDING : De la Californie, de la Floride, des Antilles, à certaines saisons, et une quantité considérable d'Espagne.

102. Pêches, n.a.p., le poids du colis devant être compris dans le poids imposable, par 100 livres, 67 cents, 90 cents, $1.

M. SMITH (Wentworth) : Les producteurs de fruits demandent un droit de 2 cents par livre sur les pêches, parce que le consommateur n'aura rien de plus à payer et pour avoir le monopole du marché canadien. Les oranges et les citrons, qui étaient frappés d'un droit de 10 p. 100, sont maintenant admis en franchise. C'est une grande concession faite aux consommateurs. Un droit de 20 p. 100—un droit bien modéré —sur les oranges, les bananes et les ananas produirait une somme de $678,000. Voilà donc, sur ces seuls articles, un dégrèvement de $678,000, et je considère qu'on en devrait tenir compte quand il s'agit d'imposer les autres fruits. Les six septièmes de tous les fruits que le consommateur achète à l'étranger sont admis en franchise.

A toutes les réunions auxquelles j'ai assisté où il a été question du tarif sur les fruits, il s'est toujours trouvé quelqu'un pour proposer de demander au Gouvernement d'élever les droits sur les bananes et les oranges. On donnait comme raison que ces fruits font concurrence aux nôtres, et que chaque boisseau de fruits importé prend la place d'une égale quantité de fruits canadiens ; mais l'Association des producteurs de fruits a toujours eu des vues plus larges. Elle a toujours dit : Non, nous ne demanderons pas au Gouvernement d'élever les droits sur ces articles ; nous n'en produisons pas, et nous consentons à ce que cette énorme quantité soit importée en franchise, mais comme compensation de ces $3,000,000 de fruits admis en franchise, on doit imposer un droit raisonnable sur les fruits que nous produisons, d'autant plus que ce droit ne sera pas ajouté au prix de l'article, comme cela se pratique peut-être pour les objets manufacturés, le prix des fruits étant entièrement régi par la production du pays où nous avons le sol en abondance et un climat favorable.

L'hon. M. PATERSON : C'est surtout par égard à la population du Nord-Ouest que l'honorable ministre des Finances a consenti à admettre ces fruits en franchise. Cela lui a permis, sur d'autres articles, de maintenir l'ancien tarif et même de l'élever, dans certains cas. J'ai suivi attentivement les remarques de l'honorable député au su-

jet du raisin en grappes. Personnellement, je suis beaucoup de son avis, mais les raisons qu'il donne pour le raisin ne s'appliquent pas avec autant de force aux pêches. Autant que je sache, je ne crois pas que nous soyons encore en état d'approvisionner le marché, en toutes saisons, ni même à l'époque où notre récolte est toute sur le marché. Je crois que mon honorable ami a raison pour le raisin, mais non pour les pêches, et nous n'avons pas cru devoir imposer sur cet article un droit aussi élevé que sur les autres.

M. MACLEAN (York-sud) : Il faut que les ministres se hâtent de régler la question des taux de messagerie, et s'ils font diligence, ils obtiendront bientôt des réductions appréciables, surtout sur les consignations considérables comme celles dont il est question en ce moment. Ils peuvent faire beaucoup de bien au commerce, en obtenant des réductions des tarifs de grande vitesse, ce qui permettrait d'échanger les fruits d'une province contre le poisson d'une autre. Comme vient de l'expliquer l'honorable député de Wentworth (M. Smith) si les expéditions devenaient plus considérables, elles pourraient se faire à des prix qui ressembleraient plus aux taux de transport ordinaires, qu'aux taux exorbitants des messageries.

L'hon. M. PATERSON : Je partage entièrement la manière de voir de l'honorable député et j'espère que nous réussirons à faire réduire les taux de grande vitesse, surtout sur les fruits, ce qui serait un grand pas vers la solution de ce problème. L'honorable député de Wentworth (M. Smith) qui est un des premiers commerçants de fruits du Canada, me permettra de lui faire observer que l'association des producteurs de fruits, qui est une corporation puissante, pourrait peut-être, si elle s'en donnait la peine, faire avec les compagnies de chemins de fer de meilleurs arrangements que ceux qui existent actuellement.

Il n'y a pas de doute que si le coût du transport pouvait être abaissé à peu près au prix ordinaire du transport des marchandises, il serait de beaucoup plus facile d'imposer sur ces fruits un droit qui assurerait aux producteurs du pays une plus forte proportion du marché américain, sans augmenter les charges de la population de l'Ouest qui consomme une si grande quantité de fruits. Il se pourait aussi que dans ces nouvelles conditions les consignations par messagerie augmenteraient suffisamment pour dédommager les compagnies de chemins de fer de cette concession.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre des Douanes peut être certain que depuis vingt ans les producteurs de fruits ont tout employé, la persuasion, la douceur, les menaces, pour obtenir des compagnies de messageries qu'elles abaisent leurs taux, mais ils n'ont rien pu obtenir. Maintenant que ces compagnies sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer, espérons que nous serons plus heureux.

Nous n'exigerions pas que les taux soient réduits aux taux de fret ordinaire. Le taux du fret, pour un wagon de fruits à Winnipeg est de 83 cents par 100 livres, et le taux de grande vitesse est de $2.25. Si nous pouvions obtenir qu'il soit abaissé à $1.50 par 100 livres, nous pourrions accaparer ce marché avec les droits actuels. Cela équivaudrait à l'élévation de droits que nous demandons. Nous ne pouvons rien obtenir des compagnies et nous demandons l'élévation du tarif. Je me permettrai de dire à l'honorable ministre des Douanes qu'il est mal renseigné, s'il croit que les producteurs du Canada ne sont pas en état de produire toutes les pêches que le Canada peut consommer, même avec les vergers qui existent actuellement.

L'hon. M. PATERSON : Tous les ans?

M. SMITH (Wentworth) : Il y aura certainement des années où la demande sera tellement considérable que les prix seront comparativement élevés. Il y aura toujours des pêches en quantité suffisante, à un certain prix, mais le plus souvent, la récolte est tellement abondante que nous pourrions approvisionner tout le marché canadien, et les prix seront tellement bas qu'ils couvriront à peine le prix de revient.

Il suffit d'un an ou deux pour planter de nouveaux vergers. Nous avons tout le terrain nécessaire, notre climat est très favorable et notre population ne demande qu'à augmenter sa production. Le moindre encouragement sous la forme d'un droit, aurait pour résultat immédiat, de convertir des milliers d'acres de terrain en vergers. Quand les nouveaux vergers sont en pleine production, si la récolte est trop abondante, les prix couvrent à peine les frais de production et on n'établit plus de nouveaux vergers. Tout dépend de la demande. Nous avons tout ce qui faut pour suffire à la demande quand les prix sont rémunérateurs. A 25 cents le panier, le producteur fait un bénéfice raisonnable. S'ils étaient assurés de ce prix, ils produiraient tout ce que le Canada peut consommer et nos pêches pourraient être expédiées au Nord-Ouest, dans les magnifiques wagons que nous avons, si les taux des messageries étaient moins élevés.

L'hon. M. PATERSON : Y aurait-il possibilité de créer un trafic assez considérable pour que les compagnies trouvent leur avantage, de même que celui du public, à organiser des trains rapides de marchandises, à certains jours de la semaine ?

M. SMITH (Wentworth) : Nous avons un service rapide entre la région de Niagara et Montréal, mais non pour le Nord-Ouest. La distance entre Niagara et Winnipeg est d'environ 1,500 milles, et il faut actuellement huit jours et plus, pour expédier des marchandises périssables. Un train

rapide comme celui dont parle le ministre prendrait quatre jours et ce serait un énorme avantage pour le raisin, les poires et les pommes hâtives. Mais les pêches et les prunes ne peuvent être expédiées que par grande vitesse. Nous avons de superbes wagons et un système de distribution très bien ordonné. Ces pêches pourraient être livrées dans le différentes localités du Manitoba dans un délai de 36 heures. Mais les taux sont exorbitants.

M. MACLEAN (York-sud) : D'ici à douze mois, nous aurons entre la région du Niagara et l'ouest, un nouveau service, viâ Toronto et Sudbury, qui raccourcira le trajet de 150 milles. Le Gouvernement pourrait beaucoup en faisant comprendre aux compagnies de chemins de fer que dans l'intérêt du pays elles doivent accorder des taux réduits aux cultivateurs. Les chemins de fer donnent aux produits agricoles et aux fruits des Etats-Unis qui sont transportés sur nos voies ferrées, des avantages qu'ils refusent aux produits canadiens. Le Gouvernement ne peut rien faire de mieux pour le pays que d'améliorer le service de messagerie, et plus on l'améliore, plus il devient faiile de l'améliorer davantage. Il n'y a pas de raison pour qu'à la saison des fruits il n'y ait pas un service de grande vitesse, tous les jours entre la région de Niagara et Winnipeg. Je vois que le président de la commission des chemins de fer a déclaré hier à Montréal que le C.P.R. se réclame de certains privilèges qui empêchent la commission de réglementer leurs taux. Je me rappelle qu'il y a deux ans, le ministre de la Justice a déclaré dans cette Chambre que tous les tarifs du C.P.R. pour le transport des marchandises, étaient assujétis à l'approbation de la commission des chemins de fer, et j'espère qu'il en est ainsi. S'il en était autrement, maintenant que le Gouvernement a annoncé son intention de s'occuper de cette question de taux des messageries, j'espère qu'aucun retard inutile n'aura lieu et que ces produits pourront bientôt être transportés entre l'est et l'ouest à des taux raisonnables.

M. LAKE : L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) m'a défié d'exposer devant la Chambre la position du cultivateur du Nord-Ouest à l'égard du tarif. A deux reprises, j'ai déjà dit ce que pense la majorité des cultivateurs de l'Ouest de ce tarif et il est inutile d'y revenir longuement. Voici, en quelques mots, l'opinion du cultivateur de l'Ouest : Il considère que les droits sur les céréales et les animaux, qui sont ses deux produits les plus importants, ne lui sont d'aucune utilité pratique, et il préférerait, dans son propre intérêt, que tous les droits sur les produits agricoles fussent abolis, si l'on doit s'en servir comme d'une excuse pour élever les droits sur les articles qu'il consomme. Mais, il ne le demande pas; sa devise est : vivre et laisser vivre. Il ne demande pas que le tarif actuel soit élevé surtout à l'égard des fruits, car le Nord-Ouest n'est pas encore en état de produire les fruits dont il est question ici, bien que nous ayons en abondance, les menus fruits.

Les cultivateurs de l'Ouest seraient fortement opposés à tout ce qui tendrait à augmenter le prix des fruits, et, à mon avis, ce serait une grande erreur, de décréter une pareille mesure, à présent. D'après les remarques de ceux qui sont intéressés dans cette industrie, je comprends que les taux actuels de transport ne leur permettraient pas d'approvisionner le marché du Nord-Ouest de certains fruits, dans des conditions aussi favorables que les états voisins de l'union américaine. Ils prétendent cependant, que dans un avenir rapproché ils pourront le faire; ce sera alors le temps de discuter cette question des droits. Pour le moment, la population du Nord-Ouest est oposée à tout ce qui pourrait augmenter le prix des fruits.

M. MARSHALL : Je considère qu'un droit d'un centin par livre sur les pêches, est amplement suffisant. Nous faisons un commerce considérable de pêche et quand la récolte manque dans la région du Niagara, nous sommes obligés de les faire venir des Etats-Unis. Si nous avions à payer plus d'un centin par livre, pour les droits, les prix seraient trop élevés. Il ne faut pas oublier que sur un panier de pêches de quatre livres, nous payons un droit de 4 centins. Les producteurs canadiens sont suffisamment protégés et à titre de commerçant de fruits, je suis opposé à une élévation du droit sur les pêches. Il n'y a qu'un endroit du pays, où nous pouvons nous procurer des pêches. Il y a eu un temps où nous pensions pouvoir compter sur la région de Kingsville, près du lac Erié, mais les cultivateurs ont été malheureux dans leurs premiers essais, et ils se consavrent maintenant à la culture du tabac, de sorte qu'il ne nous reste plus que la région du Niagara.

Je ne crois pas qu'on doive augmenter le droit sur les pêches. L'augmentation de la population dans le Nord-Ouest a produit une augmentation de 50 p. 100 dans la consommation des pêches en conserves. Nos usines en produisent actuellement 50 p. 100 de plus qu'il y a trois ans.

M. SMITH (Wentworth) : A titre d'emballeur, je partage l'avis de mon honorable ami, mais au point devue des producteurs, les raisons qu'il donne démontrent la nécessité d'élever les droits.

M. PATERSON : En ce moment êtes-vous emballeur ou producteur?

M. SMITH (Wentworth) : Je suis producteur. Je parle dans l'intérêt du plus grand nombre. Le nombre des emballeurs est restreint et il y a assez de pêches au Canada pour les approvisionner. C'est au point de vue du producteur qu'il faut se placer pour discuter cette question. J'ai lu, l'autre jour,

une lettre qu'un cultivateur du Michigan adressait à un comité nommé à une réunion de l'association à Grimsby. L'auteur de la lettre demande pourquoi le Michigan et Ontario, ne se tendraient pas la main et ne jouiraient pas du libre-échange pour leurs fruits. Il raconte qu'il a un beau-frère ou un ami qui possède un grand verger de pêche à Port-Huron et une année ses pêches ont pourri sur le sol, pendant qu'il aurait pu les vendre aux fabricant de conserves de Grimsby, s'il n'y avait pas eu le tarif.

Voici l'argument dont on se servait pour demander le libre-échange entre le Michigan et Ontario. Un autre qui possèdait un champ d'airelles, aussi à Port-Huron, écrivait que les prix étaient si bas chez lui qu'il n'y avait aucun profit à se livrer à cette culture, mais que les prix étaient meilleurs au Canada, de l'autre côté de la rivière, et que, par conséquent, les droits devraient être abolis. Ce genre d'argument ressemble un peu à celui de mon honorable ami et ce qui est à l'avantage des fabricants de conserves, n'est pas nécessairement dans l'intérêt des producteurs.

103. Fruits conservés dans l'eau-de-vie ou d'autres spiritueux et contenant au plus 40 p. 100 de spiritueux de preuve dans le liquide contenant ces fruits, 50 p. 100, 50 p. 100, 50 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif imposait un droit de $2 par gallon sur les fruits conservés dans l'eau-de-vie, sans tenir compte du degré de l'alcool. Nous avons divisé l'article en deux. Le droit sera de 50 p. 100 *ad valorem*, sur les fruits conservés dans l'acool qui ne pèse pas plus de 40 degrés. Quand il y a plus de 40 degrés, nous appliquons le tarif sur l'alcool, qui est de $2.40 par gallon et 30 p. 100.

105. Fruits en boîtes ou autres colis hermétiquement fermés, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable, par livre, 1½ cent, 2 cents, 2¾ cents.

L'hon. M. FIELDING : Je demande à insérer après le mot "colis" les mots "hermétiquement fermés", comme dans l'article précédent, et après le mot "fermés", les lettres "n.a.p." Les droits sont les mêmes que sous l'ancien tarif.

(L'amendement est adopté.)

106. Gelées, marmelades et confitures, n.a.p., la livre, 2¼ cents, 3 cents, 3¼ cents.

L'hon. M. FIELDING : Je demande à rayer les lettres "n.a.p."

(L'amendement est adopté.)

109. Amandes douces, grosses noix (walnuts), noix du Brésil, pacones et pistaches de terre écalées, n.a.p., par livre, 1¾ cents, 2 cents, 3 cents.

M. GANONG : Il paraît y avoir une différence entre cet article et l'article 16 de l'ancien tarif.

M. E. D. SMITH.

L'hon. M. FIELDING : Oui ; sous l'ancien tarif le droit était de 3 cents, et le droit différentiel de 2 cents ; maintenant, il est de 1¾ cent. Nous avons voulu avoir un tarif intermédiaire de 2 cents, qui est celui que fixe notre traité avec la France, de sorte que si, en aucun temps, le tarif intermédiaire entre en vigueur, le droit sera le même que celui que fixe notre traité avec la France.

M. GANONG : L'ancien tarif imposait une droit de 2 cents par livre sur les pistaches de terre non écalées.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons aussi l'article 112.

M. GANONG : Oui, mais cet article 112 impose un droit de 3 cents sur les pistaches de terre non écalées. Sous l'ancien tarif ce droit était de 2 cents. Je croyais que cela avait été fait parce que ces noix n'ont pas la même valeur que les autres. Un droit de 3 cents par livre me paraît excessif.

L'hon. M. FIELDING : Notre traité avec la France fixe ce droit à 2 cents, et nous avons adopté ce chiffre pour notre tarif intermédiaire. Il y a une élévation de droit dans le tarif général, mais l'importation de cet article se trouve régi, quand même par notre traité avec la France. Les Etats-Unis, il est vrai, auront à payer le droit le plus élevé, mais pour tous les pays avec lesquels nous avons des traités, c'est le tarif de 2 cents, fixé par le traité français, qui sera appliqué.

M. GANONG : Le but de ce changement est d'élever de 2 cents à 3 cents le droit sur les pistaches de terre importées des Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING : Le tarif aura cet effet.

M. GANONG : Le ministre ne croit-il pas que c'est un droit excessif sur un produit dont la valeur ne dépasse pas 3 cents la livre ?

L'hon. M. PATERSON : Il est en effet très élevé ; il a été imposé pour les fins du revenu.

M. GANONG : Comparé à la valeur des amandes douces et des noix du Brésil, ce droit me paraît exorbitant.

L'hon. M. PATERSON : Il n'y a pas d'augmentation sur les pistaches de terre écalées.

M. GANONG : Mais il y en a une sur les pistaches non écalées.

123. Saumon et tous autres poissons préparés ou conservés, y compris les huîtres, n.a.p., 17½ p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici une augmentation. L'ancien tarif était de 25 p .100.

124. Huîtres écaillées, à la mesure, le gallon, 7 cents, 9 cents, 10 cents.

L'hon. M. FIELDING : Le droit reste le même.

125. Huîtres écaillées, en boîtes ne contenant pas plus d'une chopine, y compris les drois sur la boîte, la boîte, 2 cents 2½ cents, cents, 5 cents.

L'hon. M. FIELDING : Le droit est le même que sous l'ancien tarif général. Il y a peut-être une légère fraction de différence.

126. Huîtres écaillées, en boîtes contenant plus d'une chopine et pas plus d'une pinte, y compris les droits sur la boîte, 3 cents, 4½

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif imposait un droit uniforme de 5 cents.

127. Huîtres écaillées, en boîte d'une capacité de plus d'une pinte, y compris les droits sur la boîte, la pinte, 3 cents, 4½ cents. 5 cents.

Mais une fraction de pinte en plus sera réputée une pinte pour l'imposition des droits sur cet article.

128. Huîtres en écailles, 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

129. Huîtres, semis et naissains, importés pour les déposer dans les eaux canadiennes, en franchise.

130. Tortues, en franchise.

131. Sangsues, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a rien de changé.

132. Poisson vivant et œufs de poisson pour la propagation de l'espèce, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Cet article est nouveau.

133. Tout autre article provenant des pêcheries, n.a.p., 15 p. 100, 20 p. 100, 25 p. 100.

Le comité fait rapport à la Chambre des résolutions adoptées.

Sur la proposition de M. Fielding, la séance est levée à dix heures et cinquante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 23 janvier 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

BILLS D'INTERET PRIVE.

MOTION CONCERNANT QUELQUES PETITIONS RELATIVES A DES BILLS D'INTERET PRIVE.

M. CALVERT propose que toutes les pétitions relatives aux projets de loi d'intérêt privé présentées le jeudi 22 courant, ainsi que celles reçues le mercredi 23 courant, soient lues et reçues.

Sir WILFRID LAURIER : Veuillez fournir des explications.

M. CALVERT : Si je ne me trompe, c'est le dernier jour pour le dépôt de ces pétitions ; si celles-ci ne sont pas lues avant demain les parties intéressées seront passibles d'une amende de $100.

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons adopté des règlements que nous devrions suivre, d'après moi. Le public sait à quoi s'en tenir et connaît les conséquences de tout retard apporté au dépôt de cette législation. Cette question est si bien connue que je ne crois pas que nous devrions nous écarter le moindrement des règlements.

M. CALVERT : Comme c'est le dernier jour pour faire le dépôt de ces quelques pétitions, j'ignorais, pour ma part, qu'on devait lire ces bills aujourd'hui sous peine d'éviter une amende aux intéressés. On a prolongé le délai jusqu'à aujourd'hui ; en conséquence, j'avais dans l'idée, ainsi que beaucoup d'autres députés, qu'en présentant des pétitions à la séance d'aujourd'hui, nous nous trouverions dans les délais fixés. M. le greffier m'a averti, cependant, qu'il fallait que ces bills fussent lus aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Si nous adoptions cette motion, nous nous trouverions toujours dans la même situation ; c'est-à-dire que s'il arrivait au dernier moment, après l'expiration d'un long délai, qu'un collègue déposât une pétition, nous aurions simplement une recrudescence de motions de ce genre. Je partage l'opinion du premier ministre quand il dit que nous devrions nous conformer au règlement. Je ne crois pas devoir favoriser autant qu'on l'a fait par le passé une prolongation de délai.

Sir WILFRID LAURIER : Les requérants ne perdent rien ; ils sont obligés simplement de payer une petite somme d'argent ; mais une leçon pour le public, si je puis employer cette expression sans vouloir froisser personne, afin de faire comprendre aux intéressés qu'ils doivent se montrer diligents, sous peine d'avoir à acquitter une amende, s'il y a négligence de leur part.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Si le premier ministre et si l'honorable chef de l'opposition voulaient réfléchir un moment et tenir compte du fait qu'aujourd'hui est le dernier jour où il peut être reçu des pétitions, je ne crois pas qu'ils insisteraient pour combattre cette proposition. Les requêtes qui nous sont présentées aujourd'hui se trouvent déposées dans le délai fixé, tandis que si elles étaient présentées demain une amende serait imposée.

A mon sens c'est donner à la règle une interprétation plus large qu'elle ne comporte dans ses termes. Mais afin d'éviter toute discussion à ce sujet, nous devrions suivre le conseil de M. le greffier qui suggère de présenter une motion de ce genre, afin que ces bills soient lus et reçus aujourd'hui, ce qui éviterait toutes les objections qu'on pourrait soulever demain. Quant aux

intéressés qui ont déposé une pétition relative à un bill—j'en ai déposée une moi-même—ils croyaient qu'en déposant leur pétition aujourd'hui, ils éviteraient l'amende qui les menaçait. S'il faut interpréter la règle de façon à lui faire dire que la requête doit être lue et reçue dans un délai limité par cette règle, cela devrait être bien compris ; mais je ferai remarquer à la Chambre qu'il n'est pas raisonnable d'appliquer aussi sévèrement cette règle, vu que c'est la première fois que nous avons l'occasion de la mettre à exécution. Mais si à l'avenir, on doit interpréter les règlements de cette façon, alors le public saura à quoi s'en tenir et cette amende pourra être imposée.

Quant à ce que l'honorable leader de l'opposition a dit, je ne crois pas, malgré tout le respect que je professe pour son opinion, que celle-ci s'applique au cas actuel. Si les requêtes étaient présentées avant qu'on pût réclamer l'amende, il n'y aurait pas raison de présenter une motion demandant que ces pétitions soient lues et reçues aujourd'hui. Il faudra acquitter cette amende d'après la règle, à moins que la Chambre n'en fasse la remise ; je lui ferai donc observer que ce qu'il laisse entendre comme pouvant se produire pourrait bien aussi ne pas se produire comme il l'a donné à entendre.

Je demanderai donc au très honorable chef du Gouvernement et à l'honorable leader de l'opposition de revenir sur ce qu'ils ont dit, en se plaçant à ce point de vue. Je leur demanderai s'il serait juste dans cette première circonstance où cette règle devient applicable d'imposer cette amende. A mon sens, on peut dire que les personnes qui ont présenté des pétitions aujourd'hui peuvent invoquer la règle, sans cette motion; mais si cette dernière est nécessaire, j'estime qu'on devrait l'adopter. A l'avenir, il sera bien compris que l'amende sera imposée, à moins que les pétitions ne soient lues et reçues dans le délai fixé. Alors le but de cette règle sera complètement compris.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas au juste ce que prescrit cette règle. Je suis prêt à accepter l'interprétation, quelle qu'elle soit, que lui prêtent les fonctionnaires de cette Chambre, mais je m'oppose à ce qu'on n'applique pas la pratique ordinaire de la Chambre, simplement parce que nous avons une échelle graduée d'honoraires. Ce n'est pas une amende ; c'est simplement une échelle graduée d'honoraires. On nous demande de nous départir de la pratique généralement suivie ici et cela pour cette raison.

Quant à moi, j'ignore qui a présenté ces pétitions. Ce n'est donc pas pour des raisons personnelles contre ces personnes qui me sont inconnues que je soulève cette objection, mais c'est parce que je crois que puisque nous avons établi cette règle, nous devrions la suivre et non pas la modifier de façon à créer un précédent.

M. CALVERT : Il me semble que ceux qui prétendent que ces pétitions devraient être présentées à une certaine date, oublient que le public et même que les membres ne sauront pas toujours qu'il est nécessaire de recevoir ces pétitions un jour d'avance, afin qu'on puisse en faire la lecture à la Chambre en temps opportun. Mon honorable ami de Simcoe (M. McCarthy) a dit que s'il faut présenter les pétitions en temps utile, il est nécessaire de les déposer une journée à l'avance. Dans ce cas, nous saurons à quoi nous en tenir, mais il me semble que lorsqu'un jour est fixé pour la réception des pétitions, la Chambre devrait les recevoir.

M. MACLEAN (York-sud): Si la règle exige que les pétitions soient présentées aujourd'hui, j'en conclus qu'on peut en faire la lecture demain. Dans le cas contraire, que les intéressés paient l'honoraire supplémentaire. A mon sens, l'honorable député devrait se contenter de se conformer aux règlements de la Chambre, et s'il se trouve en face d'une difficulté quant à l'augmentation d'honoraires—celle-ci n'est que de $100—la Chambre trouvera le moyen d'apporter remède à cet état de choses, si elle juge à propos de le faire.

M. l'ORATEUR : Je crois que d'après la règle 87 on ne peut faire de motion semblable si, au préalable, le comité du règlement n'a pas fait de rapport favorable à cette motion. En conséquence, je déclare que la motion actuellement soumise à la Chambre est contraire au règlement.

M. CALVERT : Il y a un rapport.

M. l'ORATEUR : M. le greffier m'informe que non.

M. CONMEE : La règle dit que les pétitions devront être présentées dans les six semaines qui suivent l'ouverture de la Chambre. A mon sens, quiconque lit ces règlements devra comprendre, c'est du moins l'interprétation que je leur donne, qu'ils permettent le dépôt de ces pétitions aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas, il n'y aura pas d'honoraires supplémentaires.

M. CONMEE : C'est le temps de régler cette question.

M. SPROULE : La règle ne parle pas du dépôt des pétitions, mais elle dit :

La Chambre ne recevra les pétitions relatives aux bills d'intérêt privé que dans les six premières semaines qui suivront l'ouverture de la session.

(La motion est retirée.)

1re LECTURE

D'un bill (n° 78) concernant la compagnie du Pacifique-Canadien.—(M. Guthrie.)

D'un bill (n° 79) relatif à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.—(M. Galiher.)

D'un bill (n° 80) constituant en corporation la Prudential Savings Co'y.—(M. Macpherson.)

D'un bill (n° 81) constituant en corporation la Central Canada Manufacturers Mutual Fire Insurance Co'y.—(M. Calvert.)

QUESTIONS.

CANAL WELLAND—LA COMPAGNIE "CATARACT POWER".

M. MACLEAN (York-sud) demande :

1. Combien d'eau la "Cataract Power Company" était-elle autorisée à prendre du canal Welland en vertu de la concession primitive ?
2. La quantité d'eau à prendre a-t-elle été augmentée depuis lors ? Dans l'affirmative, dans quelle mesure ?
3. Le Gouvernement a-t-il reçu une demande pour une nouvelle augmentation du volume d'eau à distraire par la compagnie ? Et dans l'affirmative, quelle est la quantité d'eau demandée, et quelle est la date de la demande ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. 100 pieds cubes par seconde.
2. Oui ; le 31 décembre 1902 ; 700 pieds cubes par seconde.
3. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux ne semble pas avoir reçu une demande pour un supplément d'eau du canal Welland.

CONCESSIONS DE HOMESTEADS.

M. WALSH (par M. Blain) demande :

1. Au nom de qui sont inscrites les terres suivantes, savoir :

Le quart N.-E. de la section 22, township 31, rang 11; le quart S.-E.de la section 16, township 31, rang 11; la demie O. de la section 16, township 31, rang 11; la demie S.-E. de la section 12, township 31, rang 11, toutes situées à l'ouest de 3e méridien?

3. Les conditions relatives aux homesteads ont-elles été remplies ?
4. Dans la négative, ces concessions sont-elles sujettes à annullation?

L'hon. M. FRANK OLIVER :

1. Le quart N.-E. de la section 22, township 31, rang 11, à l'ouest du 3e méridien a été inscrit comme homestead le 6 juin 1905, par H. Gamaker. D'après le rapport de l'inspecteur, l'acquéreur a rempli les conditions exigées par les règlements.

Le quart S.-E. de la section 16, township 31, rang 11 à l'ouest du 3e méridien a été inscrit le 9 février 1905 par William A. Jones qui, d'après le rapport de l'inspecteur ne remplit pas les conditions de la concession. Il faudra donc l'annulation.

Le quart N.-E. de la section 16, township 31, rang 11, à l'ouest du 3e méridien a été inscrit le 4 octobre 1904 par John Cameron qui l'a volontairement abandonné ; ce terrain fut ensuite pris par A. Salisbury ; on a demandé l'annulation de cette concession tout en accordant à l'intéressé un certain temps pour prouver à l'agent des terres qu'il demeurait sur son homestead. Le délai est expiré et on a demandé un rapport à l'agent.

Le quart S.-O. de la section 16, township 31, rang 11, à l'ouest du 3e méridien a été inscrit le 7 décembre 1905 par J. G. Lark. Cette inscription fut rayée et remplacée par une autre en faveur de Gabriel I. Fournier, le 25 juillet 1906. Dans une lettre portant la date du 4 décembre et reçue le 3 courant, on raconte que Fournier est malade et que son homestead sera abandonné. Dans une autre lettre du 27 décembre reçue le 10 courant on annonce que ce lot est vacant, et l'agent nous demande si l'on peut encore inscrire ce terrain. On est à décider si l'on ne doit pas prendre des procédures en annulation d'inscription.

FABRICATION DU TABAC CANADIEN.

M. DUGAS demande :

1. Combien y a-t-il actuellement au Canada de manufactures de tabac canadien, y compris les manufactures de tabacs canadiens, et étrangers mélangés?
2. Combien y avait-il de ces manufactures avant 1897 ?
3. Quelle a été la quantité de tabac canadien fabriquée au pays durant le dernier exercice ?
4. Les droits de douane ayant été supprimés sur l'importation des tabacs étrangers au pays, et convertis en droit d'accise qui est perçu sur les tabacs fabriqués ou destinés à l'être, peut-il s'importer en franchise au Canada des tabacs qui ne sont pas destinés à la fabrication ?
5. Dans l'affirmative, quelle serait la quantité de tabac étranger qui a été importée en franchise au Canada depuis 1897 à venir à ce jour ?

L'hon. M. TEMPLEMAN :

1. Fabriques de tabac—canadien, 29 ; mélangé, 9 ; total, 38. Manufactures de cigares —tabac canadien, 3 ; tabacs mélangés, 13 ; total, 16.

1895-96.

2. Fabriques de tabac—canadien, 10 ; manufactures de cigares—canadien, 3.

3. La quantité de tabac canadien manufacturé se répartit comme suit :

	Tabac.	Cigares.
Fabriques de tabac canadien,	3,178,725 livres ;	cigares, 1,031,110 unités.
Fabriques de tabacs mélangés,	1,845,272 livres ;	cigares, 9,630,795 unités.
Fabriques de tabacs mélangés pour cigarettes,	7,161,500 unités.	

4. On ne peut importer en franchise la feuille de tabac qui n'est pas destinée à la fabrication sous la surveillance de l'accise.
5. Aucun.

PERCEPTION DES DROITS DE DOUANE.

M. SINCLAIR demande :

1. Quels sont les montants de droits de douane perçus à chacun des ports de Sydney-

nord, Sault-Sainte-Marie, Hamilton et Midland au cours de l'exercice 1898-99 ?

2. Quels sont les montants de droits perçus auxdits ports, chaque année, depuis 1899 ?

3. Quels sont les montants bruts ainsi perçus auxdits ports de 1899 ?

4. Quelle est l'augmentation brute des droits perçus auxdits ports depuis 1899 ?

5. Quels sont les montants bruts payés par le gouvernement du Canada aux diverses compagnies manufacturières faisant des affaires à chacun desdits ports, à chaque exercice depuis 1899, à titre de primes à la fabrication du fer et de l'acier ?

6. Quels sont les montants bruts payés pour lesdites primes depuis 1899 ?

L'hon. M. PATERSON :

1 et 2. Droits perçus :

Exercices.	Sydney, (N.-E.)	Sault-Sainte-Marie.	Hamilton.	Midland.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1898-99	10,790 35	19,491 39	634,614 07	32,295 85
1899-1900	251,472 91	89,140 74	795,407 11	21,527 22
1900-01	271,018 13	222,880 70	735,550 30	14,146 19
1901-02	131,443 53	386,460 03	798,878 87	26,585 36
1902-03	168,679 70	265,950 13	1,003,081 20	23,342 74
1903-04	125,192 04	47,041 01	1,166,006 71	34,853 52
1904-05	125,738 43	222,716 93	1,204,674 60	12,518 37
1905-06	145,129 37	192,474 80	1,469,407 88	23,673 10

3. $9,974,991.62.

4. $5,094,650.

5. Les primes sur le fer et l'acier payées aux compagnies qui font affaires à ces différents endroits, depuis 1899, se répartissent comme suit :

Exercices.	Sydney, (N.-E.)	Sault-Sainte-Marie.	Hamilton.	Midland.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1900			115,931 00	
1901	55,287 00		167,469 00	59,169 00
1902	304,901 00		223,057 00	80,146 00
1903	960,980 00	48,297 00	148,276 00	71,285 00
1904	468,134 00		165,445 00	69,376 00
1905	676,880 00	404,956 00	187,994 00	55,388 00
1906	997,337 00	535,190 00	206,839 00	32,013 00
	3,466,519 00	988,443 00	1,215,011 00	367,377 00

6. Le montant brut payé pour ces primes est de $6,037,350.

COMMUNICATION D'HIVER AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) demande:

1. Une convention, et laquelle, est-elle intervenue en 1901 entre les autorités de l'île du Prince-Edouard et le gouvernement du Canada au sujet du non-accomplissement des termes de l'Union, en ce qui concerne les communications en hiver ?

2. Subséquemment à cette convention, les autorités de l'île du Prince-Edouard ont-elles demandé au gouvernement fédéral une indemnité pour cette violation du pacte de l'Union ?

3. Dans l'affirmative, quel est le montant de cette demande d'indemnité, et le gouvernement fédéral est-il décidé à la payer ?

L'honorable M. FIELDING : Il n'existe entre le Gouvernement et l'île du Prince-Edouard d'autre convention que celle déjà déposée sur le bureau de la Chambre. Toute la correspondance a été déposée.

M. LE JUGE MAGEE.

M. TAYLOR demande :

1. Combien de causes ont été plaidées devant l'honorable juge Magee, sur lesquelles il a réservé son jugement ?

2. A quelles dates ont été ainsi plaidées ces causes sur lesquelles il a ainsi réservé son jugement ?

L'honorable M. AYLESWORTH : Le Gouvernement ne possède aucun renseignement à ce sujet.

DRAGAGE DANS LA RIVIERE SAINTE-CLAIRE.

M. ARMSTRONG demande :

Quel montant total a été payé par ce Gouvernement, chaque année depuis 1896, pour dragage à l'embouchure de la rivière Sainte-Claire et dans la baie de Sarnia, quel prix par verge a été payé, dans chaque cas, et quel montant a été payé pour le service de remorquage chaque année ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Montant payé pour travaux exécutés à Sarnia (il n'y a pas de comptes à part pour le dragage fait à Sarnia et dans la baie du même nom) : En 1901, $3,250 ; en 1902, $6,250 à raison de 9 cents ½ par verge cube, y compris le service des remorqueurs ; en 1904, $5,651.40, sur le pied de $12 par heure pour l'usage du dragueur et de l'outillage ; en 1905, $1,200, au taux de $15 par heure pour l'usage du dragueur et de l'outillage. En 1906, $8,396.95, sur le pied de 17 cents par verge cube, y compris le service des remorqueurs.

TRAVAUX DE DRAGAGE A RED-ISLAND (N.-E.).

M. BERGERON demande :

1. Le ministère a-t-il fait exécuter des travaux de dragage ou autres pour couper un banc de sable à Red-Island, dans le comté de Richmond (N.-E.), dans le but d'y établir un havre ?
2. Combien de temps les travaux ont-ils duré et combien ont coûté ces travaux.
3. Les travaux ont-ils été faits par les dragueurs de l'Etat ou à l'entreprise?
4. Dans le dernier cas, des soumissions ont-elles été demandées, quels ont été les soumissionnaires et à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée ?
5. Qui a fourni le charbon aux dragueurs, et à quel prix ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Nous avons télégraphié au surveillant des travaux de dragage dans cette partie du pays, mais sa réponse ne nous est pas encore parvenue.

ACQUISITION D'UN QUAI DANS LE COMTE DE RICHMOND.

M. BERGERON demande :

1. L'Etat a-t-il acheté un quai dans le comté de Richmond (N.-E.) ?
2. Dans l'affirmative, de qui, à quel prix, et à quelle fin ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Si l'honorable député veut parler de Rivière-Bourgeois, oui, l'Etat a acheté un quai à cet endroit.
2. De M. Angus J. Boyd. Prix, $1,000. Pour agrandir les quais à cet endroit.

LA COMPAGNIE "NORTH ATLANTIC TRADING".

L'hon. M. FOSTER (par M. Blain) demande :

1. Outre les montants payés à la compagnie "North Atlantic Trading", tels que mentionnés dans la réponse à un ordre de la Chambre en date du 28 novembre 1906, y a-t-il des comptes non arrêtés ou quelques réclamations à titre d'indemnité ?
2. Dans l'affirmative, quels sont-ils et pour quels montants ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, un compte de $31,804.18 pour l'envoi de 6,536 émigrés n'est pas encore arrêté.

LA SAISON DE LA PECHE.

M. CLEMENTS demande :

1. Dans quelles circonscriptions de la province d'Ontario y a-t-il une période où la pêche est permise et une saison où elle est interdite ?
2. Quand la pêche est-elle permise et quand est-elle interdite ?
3. Un règlement spécial a-t-il été adopté en 1906 pour la circonscription de Bruce-nord?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Dans toute la province d'Ontario, il y a des périodes prohibées.
2. Les périodes prohibées sont : Truite mouchetée, du 15 septembre au 30 avril ; truite saumonée, du 1er au 30 novembre ; doré, du 15 avril au 15 mai ; achigan, du 15 avril au 15 juin ; maskinongé, du 15 avril au 15 juin ; poisson blanc, du 1er au 30 novembre (il n'y a pas de période prohibée pour le poisson blanc dans la rivière Détroit ou au large du rivage, dans le comté d'Essex).
3. Oui, on a prolongé de cinq jours la saison où la pêche de la truite saumonée et du poisson blanc est permise.

PISCICULTURE ET PROTECTION DES PECHERIES.

M. CLEMENTS demande :

Combien a-t-on dépensé pour encourager l'industrie de la pêche dans chaque province du Canada, en 1906 ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR : Voici le bilan des dépenses :

Province.	Pêcheries.	Pisciculture.	Protection des pêcheries.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	4,949 67	14,911 4	32,585 51	52,446 82
Québec	8,123 04	12,774 54	26,969 49	47,867 07
Nouvelle-Ecosse	49,351 10	33,203 27	74,816 39	157,370 76
Nouveau-Brunswick	35,856 38	25,759 09	14,746 04	76,361 51
Ile du P.-E.	9,351 81	6,419 04	26,364 36	42,135 21
Manitoba	3,687 07	25,923 29	7,867 70	37,478 06
Saskatchewan et Alberta	11,124 22			11,124 22
Colombie-Anglaise	30,141 33	83,687 16	54,113 76	167,942 25
Yukon	1,083 31			1,083 31

Dépenses qui ne peuvent être imputées sur le compte d'une province en particulier :

Construction de passes migratoires et nettoyage des rivières.	$ 2,926 63
Ostréiculture	3,708 14
Entrepôts frigorifiques pour la boitte	84,678 90
Destruction des chiens de mer.	63,114 35
Essais de séchage du poisson	10,509 50
Laboratoire de la baie Georgienne	2,110 39
Station biologique	2,914 03
Commissions des pêcheries	14,998 22
Frais de justice	780 47
Primes aux pêcheurs	158,546 65
Frais généraux	25,653 64

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AU CANAL DE LA TRENT.

M. WARD demande le dépôt d'une

Copie de tous les rapports et plans d'ingénieurs pendant les années 1905 et 1906, concernant le canal de la vallée de la Trent et plus spécialement la partie de ce canal entre le lac Rice et le lac Ontario.

En demandant le dépôt des rapports préparés par les ingénieurs en 1905-1906 au sujet du canal de la vallée de la Trent, je n'entends pas discuter longtemps la question du débouché de ce canal. Je désire seulement demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), s'il n'est pas prêt à déposer les rapports, à quelle date il pourra faire des confidences à la Chambre.

Je lui rappellerai qu'à une nombreuse députation venue du territoire que le canal desservira, pendant la dernière session, il a répondu qu'à cette session il serait en mesure de choisir le débouché sud de ce canal et qu'il espérait entreprendre les travaux et les mener à bonne fin. Je constate qu'il ne demande que l'ouverture d'un crédit de $280,000 pour la prochaine saison. Si c'est la seule somme que le budget doit mentionner, il me semble qu'on n'apporte pas à cette entreprise tout le zèle qu'il faut déployer afin de convaincre la population

qu'on se propose de la parachever à bref délai. Je prie le ministre de nous fournir tous les renseignements possibles, remettant à plus tard les commentaires que j'aurai à faire sur les endroits où l'on demande de faire aboutir le canal.

M. BENNETT : Je désire faire quelques observations au sujet de la tête du canal du côté de la baie Georgienne. J'ignore si l'on a fait l'an dernier des levés hydrographiques du régime des eaux de la vallée de la Trent entre le lac Couchiching et la baie Georgienne, mais je suis bien aise d'apprendre que le ministre a visité cette partie du pays. S'il faut ajouter foi aux nouvelles, il a beaucoup apprécié les immenses avantages qu'offre la rivière Severn comme moyen de communication entre la baie et le canal.

J'approuve le représentant de Durham (M. Ward) lorsqu'il dit qu'on ne se propose pas de relier ce canal soit au lac Ontario soit à la baie Georgienne, s'il ne doit pas y avoir d'autres crédits que celui qui figure dans le budget. J'espère que le budget supplémentaire fera mention d'une somme suffisante pour l'exécution des travaux depuis Port-Severn, sur la baie Georgienne, jusqu'au lac Couchiching. Je désire que le ministère comprenne bien que ce canal est creusé depuis un endroit situé à moins de 10 milles du lac Ontario jusqu'au lac Simcoe. Il y a sur cette distance plusieurs grandes villes, Peterborough, Orillia, et autres. Chaque année, des barges, qui se rendent à Tonawanda avec du bois de construction à leur bord, apportent à Midland une grande quantité de houille. Si ce canal était construit depuis la baie Georgienne jusqu'au lac Simcoe, Peterborough, Orillia, Barrie et les autres villes auraient l'avantage de recevoir et d'expédier les marchandises à des prix modérés.

Je ne ferai pas ressortir les ressources qu'offrirait un canal reliant le lac Simcoe à la baie Nottawasaga ou la rivière Severn au lac Couchiching, un estuaire du lac Simcoe, car je crois que le ministre est déterminé à faire passer le canal par la rivière Severn. Tous ont prôné ce projet. J'espère que le ministre sera en mesure de nous annoncer

dès aujourd'hui que des études définitives ont eu lieu, que la tête du canal sur la baie Georgienne sera à Port-Severn où il viendra aboutir en passant par le lac Couchiching et que le budget renfermera une somme suffisante pour exécuter cette entreprise.

M. LENNOX : Je me range entièrement à l'avis de ceux qui ont pris la parole avant moi, quant à la nécessité d'ouvrir un crédit plus élevé, afin de parachever les travaux à bref délai. On a déjà consacré de fortes sommes à cette entreprise ; or ce placement ne rapportera pas de recettes suffisantes tant que le canal n'aura pas ses deux débouchés. Par conséquent, il me semble que le ministère agirait sagement en se hâtant de parachever le canal. De fait, je ne conçois pas quelle excuse il pourrait invoquer s'il refusait de mener les travaux à chef et de demander les crédits nécessaires, sauf l'impossibilité de se procurer les ouvriers dont il a besoin. Cela serait une excuse, je l'avoue. Cette dépense est inévitable ; sans elle, les fonds déjà consacrés à l'entreprise ne donneraient pas un rendement suffisant. Tout le monde, je crois, a été de cet avis.

Toutefois, le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) déclare qu'il est arrêté qu'à l'ouest lecanal aboutira à la baie Georgienne par la rivière Severn. Je ne tombe pas d'accord avec lui. Il n'y a pas eu de décision irrévocable et il n'y a pas lieu d'y en avoir en l'espèce. Quoi qu'on puisse penser que la circonscription électorale de l'honorable député, je donne au ministre l'assurance que, dans la vaste étendue de pays que nous représentons, le député de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy) et moi-même, y compris la ville de Barrie, on est fermement convaincu que le canal devrait passer dans la direction de l'ouest depuis la baie de Kempenfeldt par la rivière Nottawasaga jusqu'à la baie Georgienne. Et, sans vouloir entreprendre un long raisonnement à ce sujet, je désire bien faire comprendre au ministre que le cabinet, loin de s'être engagé à faire déboucher le canal par la rivière Severn, a promis à cette Chambre, par son organe, de faire faire un examen approfondi de ce contre-projet avant de prendre une décision dans un sens ou dans l'autre. Ayant le même objet en vue, j'ai entretenu avec le ministère une correspondance qui permet de tirer la même conclusion. Au mois de décembre, j'ai écrit au ministre et j'ai reçu la réponse suivante du sous-ministre :

Ottawa, 11 décembre 1906.

Cher monsieur Lennox,—En réponse à votre lettre de l'autre jour demandant si des études avaient été faites sur le terrain entre la baie Georgienne et le lac Simcoe en suivant la rivière Nottawasaga, je dois dire qu'une exploration a été faite mais que nous n'avons pas encore reçu de rapport à ce sujet.

Je prétends que le ministre ne devra pas opter pour l'un ou l'autre de ces débouchés tant qu'il n'aura pas reçu ce rapport et tant que des études complètes n'auront pas eu lieu. Lorsque les renseignements seront suffisants, il adoptera, j'en ai la ferme conviction, la route la plus avantageuse pour tout le pays. Mais, j'insiste afin que le ministre ne prenne aucune décision avant que l'autre tracé, celui de la rivière Nottawasaga, ait été étudié à fond.

M. McCARTHY (Simcoe-nord): A l'exemple du représentant de Simcoe-nord, je prie le ministre d'attendre qu'il ait reçu le rapport de l'exploration faite dans les townships de Nottawasaga, de Sunnidale et de Vespra jusqu'aux confins de la ville de Barrie. Le département m'apprend que ce rapport est presque terminé, que le ministre l'étudiera à fond et que nous aurons l'occasion de nous prononcer. Le ministre me l'a promis par écrit et il n'est que juste qu'on nous permette d'exprimer notre opinion et de faire connaître les sentiments des électeurs des circonscriptions nord et sud du comté de Simcoe avant de prendre une décision.

En pareil cas, il me semble qu'on ne doit pas prôner le choix du tracé de la Severn ou de celui de la baie Kempenfeldt, à l'extrémité occidentale du lac Simcoe. Mais, je déclare que la population intéressée attend impatiemment une décision. Elle a hâte que le canal se construise. J'abonde dans le sens du député de Simcoe-sud lorsqu'il déclare que la population désire qu'on choisisse le meilleur tracé ; elle ne veut pas que le canal traverse le territoire qu'elle occupe si un autre trajet est préférable. Dans cette circonscription, tout ce qu'il est permis de dire, c'est que les habitants de cette région sont d'avis que le meilleur tracé serait celui qui traverserait les townships que j'ai mentionnés. Ce n'est qu'une opinion, cela va sans dire. Elle ne repose pas sur des rapports récents, bien que des rapports préparés il y a plusieurs années semblent la confirmer.

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : C'est avec beaucoup de plaisir que nous, les pionniers des bords du canal de la Trent, voyons les députés ministériels prendre la parole les uns après les autres pour demander la construction de ce canal. Le dernier converti est le très honorable premier ministre lui-même qui déclarait, ces jours derniers, qu'il avait foi en cette entreprise et que le cabinet avait résolu de la mener promptement à bonne fin. Nous nous attendions que le budget renfermerait un crédit considérable—deux ou trois millions de dollars—destiné au parachèvement du canal. Peu nous importe à moi ou aux riverains l'endroit où le canal aboutira, pourvu qu'on choisisse le meilleur débouché à chaque extrémité. Le public demande l'achèvement du canal. J'espère que les commentaires du représentant de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy) seront accueillis avec joie par toute cette Chambre, principalement par

ceux que cette entreprise intéresse. Nous l'avons très rarement entendu prôner ce projet de sa voix mélodieuse. Mais, il est aussi venu grossir les rangs de ceux qui en demandent la réalisation.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je regrette que l'honorable député (M. Sam. Hughes) ait été absent lorsque j'ai parlé en faveur de ce projet, ce que j'ai fait cinq ou six fois.

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Je suis toujours présent lorsque le projet du canal de la Trent vient en discussion. Il ne suffira pas au ministre de dire qu'il attend le résultat des ingénieurs sur le tracé de la Nottawasaga, de la Severn, la route plus courte passant par le lac Couchiching et se rendant directement au port de Midland, la route du lac Rice à Port-Hope et à la Trente, et cinq ou six autres tracés traversant la circonscription du député de Northumberland-ouest (M. McColl), sont tous au département.

A vrai dire, si le ministre des Chemins de fer et des Canaux est du même avis que le premier ministre, tout ce qu'il a à faire, c'est d'étudier les rapports des ingénieurs, demander l'ouverture d'un crédit et se mettre à l'œuvre afin d'exécuter cette entre prise si nécessaire. Quelques-uns d'entre eux veulent qu'elle soit menée à bonne fin avant qu'ils aillent se joindre à la majorité...

L'hon. M. FIELDING : A la majorité ministérielle ?

M. HUGHES 'Victoria-et-Haliburton) : Je parle des aïeux et, avant d'aller les retrouver, nous voulons voir le parachèvement des travaux. J'espère que le ministre, lorsqu'il nous fera connaître ses projets, annoncera qu'il a fait choix d'un débouché à chaque extrémité et que les travaux seront menés à bonne fin avant le dépôt du budget d'un nouvel exercice.

M. HALL : Si l'on considère avec quelle gaieté mal déguisée, le représentant de Victoria (M. Sam. Hughes) traite cette question, on comprendra facilement comment il se fait que le canal de la Trent n'ait été qu'un jouet entre les mains des hommes politiques pendant les dix-huit années du régime conservateur. On se rend compte de la légèreté avec laquelle il a parlé de ce canal que la commission des transports considère comme un tronçon très important de notre réseau de voie de communication. On comprend pourquoi les conservateurs, lorsqu'ils tenaient les rênes du pouvoir, ont fait preuve de tant de mauvaise fois, puisqu'ils n'ont dépensé qu'environ $800,000 pendant dix-huit ans, tandis que le parti libéral, depuis dix ans qu'il s'occupe de la réalisation de ce projet, s'est montré pratique en dépensant près de $4,100,000.

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de nous indiquer quels nouveaux travaux le présent gouvernement a adjugés à l'entreprise.

M. HALL : Je pourrais faire ressortir que nos prédécesseurs ont fait preuve de la même mauvaise foi en 1896, lorsqu'à la veille d'une élection, ils ont demandé des soummissions et signé des contrats afin de capter les suffrages des électeurs établis le long du canal projeté.

Je considère que la réalisation de ce projet profiterait à tout le district de Midland, à une grande partie de la province d'Ontario, aux habitants du Nord-Ouest et favoriserait l'établissement d'une route qui, permettrait de transporter les marchandises à bon marché du Nord-Ouest jusqu'au littoral. Par conséquent, je soutiens que le présent ministère est occupé sérieusement de ce problème. Il a pris des renseignements afin de trouver le tracé le meilleur marché, le débouché le plus utile et le plus économique tant du côté de la baie Georgienne que dans la direction du lac Ontario. J'affirme que nous pouvons attendre avec patience le dépôt de ce rapport qui aura lieu à la présente session, je l'espère.

L'hon. M. HAGGART : Je remarque que c'est la deuxième fois que le représentant de Peterborough (M. Hall) entreprend de traiter une simple question se rattachant à nos moyens de transport sans pouvoir s'acquitter de sa tâche en laissant de côté les considérations politiques. L'autre jour, il a affirmé comme aujourd'hui que cette entreprise a été menée beaucoup plus rondement par nos gouvernants actuels que par leurs prédécesseurs.

Si ma mémoire est fidèle, les premiers, depuis leur avènement au pouvoir, n'ont pas signé un seul contrat se rattachant au prolongement du canal de la Trent. Peut-être ont-ils adjugé quelques travaux de peu d'importance, mais je ne le crois pas.

L'honorable député déclare que les entreprises qui ont été exécutées récemment avaient été adjugées à la veille d'une élection afin de recruter des partisans pour le parti conservateur. Je ne me rappelle pas que rien de semblable ait eu lieu. Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et des Canaux, je favorisais fortement ce projet que le parti qui appuie le présent ministère a toujours combattu. Aujourd'hui, cependant, les députés de la droite sont d'un autre avis sur ce sujet comme sur plusieurs autres. Nous avons toujours encouragé le projet de rende navigable la rivière Trent, non pas dans un but politique mais parce que nous croyions que l'intérêt public exigeait que cette entreprise fût menée à bonne fin. Nous ne sommes pas allés aussi loin que ceux qui croient qu'il faut prolonger le canal jusqu'à Newmarket, afin de contenter la population

de cette partie du pays. Nos adversaires, dans l'opposition, se sont constamment opposés à tout ce que nous faisions. Aujourd'hui, cependant, non seulement le canal est utile à leurs yeux, mais il faudrait qu'il eut plusieurs ramifications, afin de favoriser ceux qui ont des visées politiques comme l'honorable préopinant. Nos adversaires, j'imagine, ne nourrissent pas de tels dessins. Naturellement, le prolongement du canal jusqu'à Newmarket n'est pas une machine politique. Oh ! non !

Lorsque le parti conservateur tenait les rênes du pouvoir, il dépensait pour le canal autant que le revenu public le permettait, afin de le construire et de le parachever dès que nos ressources auraient été suffisantes. Or, l'honorable député a, pour la deuxième fois en traitant le problème des moyens de transport, établi une comparaison entre ce que le Gouvernement du jour a fait pour le canal de la Trent et ce que ses prédécesseurs ont accompli.

Il a fait la même chose l'autre jour, et je crois qu'il n'avait pas du tout raison. Le fait est que depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir, il n'a pas accordé une seule entreprise sur ce canal.

L'hon. M. EMMERSON : Je regrette que mon honorable ami de Victoria (M. Sam. Hughes) ait commencé cette enquête *post mortem* au sujet de la conduite passée des ministères défunts au sujet de ce canal. Quelle que soit la manière dont les travaux ont été poussés dans les années passées, je crois que la Chambre et le pays conviendront que l'entreprise est aujourd'hui menée au point de vue des affaires. Le ministère n'adjuge pas de travaux et ne s'arrête à aucune décision sans avoir d'abord fait faire les études et levés de plans nécessaires ; ce n'est pas, je crois, ce que l'on a fait à l'égard de certains marchés qui ont été adjugés de bonne heure en 1896, lorsqu'il n'y avait pas de plans suffisants dans le département. Mais inutile d'occuper le temps de la Chambre à discuter une question qui me semble être prématurée. Je me contenterai de répondre à la question de l'honorable député qui a proposé la résolution.

L'hon. M. HAGGART : A quels plans et à quels marchés l'honorable ministre fait-il allusion ?

L'hon. M. EMMERSON : A ceux concernant l'écluse-ascenseur et la partie du canal près de Peterborough.

L'hon. M. HAGGART : Je nie tout simplement.

L'hon. M. EMMERSON : C'est une chose prouvée, démontrée par un examen qui a été fait par une personne indépendante, qui n'était pas un fonctionnaire du Gouvernement et qui ne s'occupait en aucune façon de politique, et son rapport a été déposé devant cette Chambre. J'ai déclaré que nous nous proposions de traiter cette question en hommes d'affaires. Mon honorable ami pose une question juste : Quand pouvons-nous espérer avoir le rapport de l'ingénieur chargé des débouchés du canal dans la baie Georgienne et au lac Ontario ? Je puis dire à mon honorable ami que j'espère pouvoir avant que la semaine prochaine soit écoulée, déposer sur le bureau de la Chambre un rapport complet des travaux d'études qui ont été faits par M. Walsh, ingénieur dirigeant, de même que les rapports faits par son personnel d'ingénieurs. Je suppose que les différents ingénieurs ordinaires feront aussi des rapports et que tous ces documents seront déposés sur le bureau de la Chambre. On a fait la remarque qu'il n'y avait rien dans les crédits de cette année pour ce canal.

M. BENNETT : Ces rapports comprendront-ils la baie Georgienne et le lac Ontario ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, les rapports de tous les travaux d'études. Je les déposerai aussitôt que je les aurai reçus, et j'espère me basant sur une conversation que j'ai eue hier avec M. Walsh pouvoir présenter les rapports concernant tous les canaux la semaine prochaine, certainement d'ici à dix ou quinze jours. Ils seront déposés sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible. J'espère que je pourrai les déposer d'ici à quinze jours et peut-être la semaine prochaine. On a fait la remarque qu'il n'y avait rien dans les crédits. Il serait absurde de notre part d'entreprendre de faire une évaluation de ce qu'il faudra dépenser tant que le rapport des ingénieurs ne sera pas reçu au département.

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : L'honorable ministre a-t-il dans son département aujourd'hui et a-t-il eu pendant les derniers dix, quinze et vingt ans des rapports aussi exacts que celui qu'il va avoir et venant de la part d'ingénieurs aussi compétents que ceux qui sont employés maintenant ?

L'hon. M. EMMERSON : Je répondrai à mon honorable ami (M. Sam. Hughes), catégoriquement et sans y mettre de formes ; non, il y a des rapports mais ils ne sont pas suffisants ; du moins, c'est ainsi qu'ils sont considérés par ceux qui sont juges compétents. Je ne suis pas personnellement compétent à juger, et vu l'absence de renseignements, il était nécessaire de faire faire ces études afin de pouvoir avoir une idée complète de toute la situation. Je me suis efforcé de traiter cette question au point de vue des affaires et non pas à un point de vue politique. J'ai eu le plaisir de visiter une partie du pays depuis le lac Couchiching jusqu'à la baie Georgienne.

J'ai suivi la route de la rivière Severn et je dois dire que j'ai été fortement impressionné par ce que j'ai vu. Mais je ne suis pas un juge. Il faut laisser à ceux qui sont compétents, bien que je sois sûr que

si je parlais à la légère et sans avoir une grande connaissance de ces questions, je dirais qu'il n'y a pas de route offrant un plus beau panorama que celle de la rivière Severn. Mais, au point de vue du génie et à d'autres points de vue, elle n'est peut-être pas la meilleure. Cependant, je n'ai pas d'opinion formée. Je suis prêt à écouter les conseils et je tiendrai compte des avis de ceux qui doivent connaître ce qui en est. Lorsque les rapports seront reçus, ils seront déposés devant mes collègues et devant cette Chambre et alors la question pourra être discutée. Il sera temps alors pour la Chambre de discuter la question avec toutes les informations devant elle. Jusque-là, je ne crois pas que personne soit en mesure de la discuter comme il convient. J'espère avoir répondu à la question de mon honorable ami.

M. WARD : Il y a un point que l'honorable ministre n'a pas touché et peut-être que c'est le plus important dans cette enquête. C'est la question que je lui ai posée quand je lui ai demandé s'il voulait déclarer à cette Chambre et au pays si, lorsque ces rapports seraient reçus, c'était l'intention du département et du Gouvernement de hâter l'achèvement de ce canal.

L'hon. M. EMMERSON : Je puis dire à mon honorable ami qu'aussitôt que le Gouvernement sera en possession des renseignements nécessaires, il donnera un oui ou un non bien décisif à la Chambre. Si la réponse est oui, je puis dire à mon honorable ami qu'il trouvera le Gouvernement bien déterminé à pousser les travaux rapidement et à les terminer, parce que si c'est une bonne chose, elle ne peut être faite trop vite.

M. SPROULE : Nous pouvons nous dire cependant ceci : que si le Gouvernement entend pousser ces travaux très rapidement et à achèvement complet, son attitude, jusqu'à présent, semble fort contraire à cette prétention. Ce canal a deux débouchés, l'un sur le lac Ontario et l'autre sur la baie Georgienne. Il ne faut pas certainement dix années à un gouvernement pour obtenir de ses ingénieurs un rapport relatif à l'une des extrémités du canal. Il y a deux ans que le Gouvernement étudie cette question. Il y a deux ans il a essayé de faire élire l'honorable ministre de la Justice actuel, (M. Aylesworth), en disant qu'il prendrait une décision très prochainement, mais il n'a pu dire aux électeurs de Durham-ouest si le débouché du canal serait à Port-Hope ou ailleurs. Mais on disait que la question serait décidée très prochainement, et le Gouvernement paraissait très désireux de poursuivre les travaux. Cependant, deux années se sont écoulées et le Gouvernement est encore dans la même incertitude qu'il était alors. Il y a ajouté quelque chose cependant parce qu'il s'est occupé de l'autre extrémité et maintenant il ne peut pas décider à quel port sur la baie Georgienne le canal devra déboucher.

Une question que les habitants de la localité peuvent très bien se poser, est celle-ci : si le Gouvernement, après dix ans, ne peut pas obtenir de ses ingénieurs un rapport, et ne peut pas prendre une décision concernant une extrémité du canal, combien de temps lui faudra-t-il pour prendre une décision concernant les deux extrémités ?

(La motion est adoptée).

CHEMIN DE FER NATIONAL-TRANSCONTINENTAL—EMPLACEMENT DE LA GARE A QUEBEC.

M. LAVERGNE (Montmagny) demande :

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement ou la commission du Transcontinental-National et toute autre personne ou corporation au sujet de la construction d'une gare, soit sur le marché Champlain, soit ailleurs, dans la ville de Québec, et copie de tous les documents relatifs à cette affaire.

Monsieur l'Orateur, en proposant cette résolution, je désire faire un court exposé de la question. Il y a dans la ville de Québec beaucoup d'agitation au sujet de la construction d'une gare pour le chemin de fer transcontinental. On nous a dit, et il paraîtrait que c'est virtuellement décidé, que la commission se prépare à ériger une gare au pied du rocher qui domine la terrasse Dufferin, à un endroit connu sous le nom de marché Champlain. Je dois dire, monsieur l'Orateur, que ce choix de la commission est très impopulaire à Québec ; en réalité, toute la ville y est opposée. La chambre de commerce a, dans une résolution, condamné le choix de cet emplacement. Des citoyens de Québec ont écrit des articles dans les journaux locaux, et les compagnies de chemins de fer auxquelles on a demandé de concourir dans la construction de cette gare et d'en faire une gare commune, ont condamné le choix qui a été fait, et les compagnies de navigation l'ont condamné aussi. A part les commissaires du Transcontinental, tout le monde est opposé à cet emplacement et la raison de cette opposition est claire.

Si l'on prend ce terrain, tout un quartier de la ville devra disparaître, le quartier Champlain. C'est dans ce quartier que les commerçants, les gens de profession, les avocats et les marchands de gros ont leurs bureaux et magasins. Non seulement cela, mais c'est aussi dans le quartier Champlain que près d'un tiers de la population du district de Québec a son marché. C'est l'entrée naturelle des cultivateurs de Lotbinière, Lévis, Bellechasse et Montmagny, et si la gare était construite à cet endroit, les cultivateurs seraient privés du marché qu'ils ont aujourd'hui pour vendre leurs produits. Ce serait la ruine du marché de près d'un tiers de la population du district de

Québec. Non seulement cela, mais je crois avoir raison de dire que si la gare était construite au pied du rocher sur lequel est la terrasse Dufferin, cela nécessiterait la dépense de plusieurs millions. Il faudrait construire des quais, parce qu'il est bien connu qu'il faudra établir à cet endroit 25 ou 30 voies. La plus grande partie de la Basse-Ville est construite sur des quais. Si cette gare est placée à cet endroit et si on doit y établir de nouvelles voies de chemin de fer, ainsi qu'il faudra faire, parce que le Transcontinental, l'Intercolonial, le Québec Central, le Delaware et Hudson et autres chemins de fer y viendront, il faudra alors construire de nouveaux quais. La construction de ces quais qui s'étendront depuis le pont de Québec jusqu'à la ville, soit une distance de quatre ou cinq milles, coûtera une somme immense d'argent et la raison en est très claire, c'est qu'à environ trente pieds à l'extrémité du quai actuel, l'eau a une profondeur de 70 pieds. Cela démontre l'immense difficulté, sinon l'impossibilité de construire ces voies de chemin de fer depuis le pont sur le long de la rive et construire aussi une gare union sur le marché Champlain. Je ne veux pas jeter le blâme sur le président de la commission du Transcontinental qui est celui qui favorise la construction de cette gare au pied du cap. Nul doute qu'il croit que c'est dans l'intérêt du chemin de fer, mais c'est contre la volonté de la population de la ville de Québec et sa construction est presque physiquement impossible. Sans imputer aucun motif au président de la commission, je dois dire que bien qu'il puisse être très bon fonctionnaire et bien servir le Gouvernement dans la construction de ce chemin de fer, il est rumeur dans la ville de Québec que la construction de cette gare sur le marché Champlain, au nord de la terrasse Dufferin, n'est rien autre chose qu'une spéculation. On répète librement dans la ville de Québec que quelques spéculateurs ont des offres de vente pour presque toute l'étendue du quartier Champlain, et que ce sont eux qui essaient de jeter de la poudre aux yeux du Gouvernement et de l'obliger à faire établir la gare du chemin de fer à cet endroit. Sans doute que l'on me demandera où je voudrais voir arriver le chemin de fer. Je répondrai : la divine Providence a préparé depuis longtemps une entrée naturelle dans la ville de Québec aux chemins de fer qui passeront sur le pont. Il y a la vallée de la rivière Cap-Rouge qui offre une route naturelle vers le nord, et arrive juste dans Québec-est qui est le cœur même de la cité. Pour les chemins de fer venant du nord, il y a la vallée de la rivière St-Charles par où arrive aujourd'hui le chemin de fer du Pacifique et dont pourrait se servir tout autre chemin de fer venant du nord. Nous avons donc deux entrées naturelles dans la ville : une par la vallée de la rivière Cap-Rouge venant du sud, et l'autre par la vallée de la rivière Saint-Charles venant du nord. Toutes deux arrivent dans Québec-est qui est le centre de la ville. Québec-est, on le sait, est représenté par l'honorable chef du Gouvernement et c'est la partie commerciale de Québec.

C'est cette partie de la ville qui augmente en population et en commerce tous les jours. Il y a là beaucoup de terrains vacants, et j'ai raison de dire que tous les chemins de fer pourraient arriver dans le cœur de Québec par la vallée de la rivière Saint-Charles et la vallée de la rivière Cap-Rouge pour cent fois moins d'argent que par Sillery en suivant le pied du cap jusqu'au marché Champlain. Tout le monde à Québec, la chambre de commerce, les compagnies de navigation et les compagnies de chemins de fer, tout le monde, excepté les fonctionnaires du Transcontinental, admettent que le seul endroit convenable dans la ville de Québec pour la construction d'une gare commune est dans Québec-est où la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a présentement son terminus.

Il y a une autre raison qui, sans être peut-être aussi bonne que celle que j'ai donnée, devrait avoir un certain poids en faveur de Québec-est. Cette circonscription a fait beaucoup pour le Gouvernement actuel, et mérite que celui-ci fasse en retour quelque chose pour elle. Jusqu'à présent, cette circonscription n'a rien demandé au Gouvernement.

L'hon. M. LEMIEUX : Elle va avoir un bureau de poste.

M. LAVERGNE (Montmagny) : Mon honorable ami nous dit que le Gouvernement va construire un bureau de poste dans Québec-est ? Je le félicite de sa décision. Il y a longtemps que ce bureau est nécessaire et le directeur général des Postes (M. Lemieux) méritera des remerciements non-seulement de la ville de Québec, mais de toute la province pour avoir enfin fait quelque chose pour Québec-est qui a été négligé depuis si longtemps. Depuis plus trente ans, les électeurs de cette circonscription ont appuyé, dans les intérêts de notre pays, l'honorable premier ministre. Ils ont toujours été à la peine mais jamais à l'honneur. Ils ont toujours supporté le poids de la bataille, mais n'ont jamais eu leur part de récompense. Aujourd'hui les compagnies de navigation et la population de Québec en général veulent avoir une gare commune dans le cœur de la ville, et demandent à l'honorable chef du Gouvernement, qui représente Québec-est, de rendre justice à cette circonscription.

On me permettra de faire une comparaison avec Ottawa. Le Gouvernement dépense $60,000 par année pour embellir cette ville et en faire la Washington du Nord. A Québec, il faudra dépenser probablement $60,000,000 afin de construire une gare sur

le marché Champlain, et malgré tout cela vous n'aurez pas amélioré la ville.

L'hon. M. BRODEUR : $60,000,000 ?

M. LAVERGNE (Montmagny) : Il vous faudra construire un quai tout le long de la rive depuis le pont de Québec jusqu'au marché Champlain, dans une profondeur d'eau de 60 pieds que l'on trouve à 30 pieds au bout du quai actuel. Vous allez dépenser une somme immense. Vous verrez que les travaux, une fois terminés, n'auront pas coûté moins de $60,000,000, et en faisant cette dépense, vous allez détruire la beauté de la ville de Québec, qui est aujourd'hui considérée par les touristes comme une des merveilles du monde. En construisant une gare de chemin de fer au quai de la terrasse Dufferin et le Chateau-Frontenac, qui augmente d'un tiers la richesse de la ville de Québec par les touristes qu'il attire, vous aurez la fumée des locomtives qui défigureront la terrasse et le bruit continuel qui détruira un des plus beaux boulevards au monde. Et pourquoi? Pour aucune raison valable quelconque. Nous avons ici à Ottawa un exemple démontrant combien le passage d'un chemin de fer peut faire tort à une ville. Prenez le boulevard le long du canal pour lequel le Gouvernement a dépensé tant d'argent. D'un côté, la promenade est charmante et digne de la capitale, mais l'autre côté ne méritera jamais d'être regardé à cause du chemin de fer qui arrive droit au cœur de la ville, le long du canal. Lorsque vous avez un accès naturel à la ville de Québec qui ne coûterait presque rien, ce serait un crime national et du vandalisme que de détruire l'aspect d'un des plus beaux endroits du monde, la terrasse Dufferin, en construisant une gare de chemin de fer au-dessous. Je suppose que l'on souleva ici la même objection qui a été soulevée à Québec par certains intéressés, à savoir que la gare ne sera pas une gare commune mais une gare terminus. Alors cela change la question entièrement. Cela remet en discussion la question de savoir si la commission du Transcontinental pourrait construire une gare de ce genre, parce que tout le monde sait que le terminus du Transcontinental n'est pas à Québec mais à Moncton. Conséquemment, on ne peut construire une gare terminus à Québec. Il faudrait que cette gare fût construite par la compagnie du pont et du chemin de fer. Mais aucune compagnie n'a le droit d'exproprier de terrain dans la ville de Québec pour une gare de chemin de fer.

La charte de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec a été accordée, je crois en 1884 par l'acte 47 Victoria, chapitre 78 modifié en 1887, 1891, 1897 et 1900. Cette compagnie n'a pas le droit de construire de gare ; elle a simplement le droit de construire un tronçon de chemin de fer depuis le pont de Québec jusque dans la ville de Québec, et un chemin de fer sur la rive sud de quelques milles de longueur près du pont. Une autre compagnie a été constituée en 1900 sous le nom de " Québec Terminal & Railway Company ", en vertu de l'acte de la 1re année d'Edouard VII, chapitre 71. La charte de cette compagnie ne lui donne aucun droit de construire une gare. On a formé ensuite la compagnie Quebec Terminal Bridge & Railway Company en unissant les deux compagnies Quebec Bridge Company et Quebec Terminal Company, par l'acte de la 3e année d'Edouard VII, chapitre 77. Aucune de ces compagnies n'ont, en vertu de leurs chartes, le droit de construire une gare dans la ville de Québec, et ce n'est que la compagnie du Transcontinental qui a ce droit. Vu que le terminus du réseau sera à Moncton, la gare de Québec ne peut pas être une gare terminus ; il faut nécessairement que ce soit une gare commune. Le conseil de ville de Québec est opposé à cela, de même que les compagnies de chemins de fer qui arrivent à Québec et les compagnies de navigation et un tiers de toute la population du district sur la rive sud, parce que cela sera la ruine de leur marché, et ici, je ne parle pas seulement comme citoyen de Québec, mais comme député de Montmagny, représentant les intérêts des cultivateurs de ce comté. Mais il y a contre la construction de cette gare un argument que quelques membres de cette Chambre n'apprécient peut-être pas beaucoup, mais qui a de la force auprès de tous les citoyens de la ville de Québec qui aiment leur ville comme la première ville de la Nouvelle-France et la plus ancienne capitale de l'Amérique. Cet argument est que la construction d'une gare au pied de la terrasse Dufferin détruirait la beauté de Québec et serait un crime national, un acte de vandalisme. Conséquemment, il est important que toute la correspondance soit déposée sur le bureau de cette Chambre afin que la population de Québec et du pays en général puisse connaître les raisons que l'on invoque pour construire une gare sur l'emplacement du marché Champlain, dans la ville de Québec, au pied de la terrasse Dufferin.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, il ne peut y avoir, et il n'y a aucune objection quelconque à déposer la correspondance demandée par mon honorable ami ; mais peut-être qu'il sera très surpris si je lui dis que les remarques qu'il a faites devant la Chambre sur ce sujet démontrent qu'il se trompe étrangement. Mon honorable ami sera surpris d'apprendre qu'il n'y a aucune correspondance quelconque entre le Gouvernement et la commission du Transcontinental-National sur ce sujet ; je ne sache pas non plus qu'il y ait aucune correspondance entre la commission ou le Gouvernement et toute autre personne ou corporation concernant la con-

struction d'une gare de chemin de fer, soit sur le marché Champlain ou ailleurs dans la ville de Québec. Je sais que l'on a beaucoup discuté à Québec la question de savoir où la gare nécessaire au Transcontinental devait être construite. Mon honorable ami a supposé—il l'a déclaré en termes très formels que la commission du Transcontinental a formé le projet de construire une gare. Elle n'a pas songé à construire de gare ; cela ne fait pas partie de ses plans pour le présent ; je ne sais pas ce qu'elle pourra faire à l'avenir. La construction d'une gare à Québec n'est pas du ressort de la commission du Transcontinental, mais est la besogne de la compagnie du pont de Québec. Il n'est pas nécessaire pour les fins de cette discussion de se référer à tous les actes que le Parlement a adoptés concernant cette compagnie. Il suffit d'en citer un, celui de 1887 :

La compagnie peut établir, construire, maintenir, exploiter, administrer et utiliser un pont de chemin de fer avec des approches nécessaires sur le fleuve Saint-Laurent à ou près de la ville de Québec ; et peut construire et disposer du pont pour l'usage et au passage des voyageurs et des piétons et des voitures, ou l'un ou l'autre, suivant qu'elle le jugera à propos.

Lorsque cette loi a été adoptée, on a compris naturellement que le pont de lui-même sans les abords serait absolument inutile. Il est nécessaire de construire des avenues pour relier le pont, d'abord avec tous les chemins de fer, et ensuite avec le fleuve Saint-Laurent pour les fins de la navigation. Il n'a pas été dit où ces travaux d'accès seraient exécutés.

Mais en 1903, le Gouvernement s'adressa au Parlement pour faire sanctionner une loi l'autorisant à garantir les débentures de la compagnie du pont de Québec, et à ce moment les abords du pont furent définis et consignés dans la loi comme suit :

Attendu que la compagnie a été dûment autorisée par différents actes du Parlement du Canada à établir, construire, entretenir, exploiter, administrer et employer un pont en fer, avec abords nécessaires, sur le fleuve Saint-Laurent, à ou près de la cité de Québec, ainsi qu'à établir, construire et exploiter les lignes de chemins de fer suivantes :

(a) A partir de ou près de l'extrémité nord du pont de la compagnie, à un endroit situé en la paroisse de Sainte-Foye, comté de Québec, pour de là aller vers l'est en suivant généralement la ligne du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la cité de Québec ;

(b) A partir d'un point à ou près l'extrémité sud dudit pont dans le comté de Lévis, pour atteindre un endroit situé à ou près l'endroit où le Grand-Tronc-Pacifique de chemin de fer croise le chemin de fer Intercolonial à la courbe de la Chaudière, comté de Lévis, ou un endroit sur le Grand-Tronc-Pacifique de chemin de fer ou sur le chemin de fer Intercolonial, près dudit point de croisement.

Les abords sur le côté sud du pont sont complétés et prêts pour le trafic. C'était en 1903 et à ce moment la compagnie expliqua clairement devant le Parlement et devant le public en général quel tracé elle entendait suivre pour le passage du chemin de fer. Le Parlement décida que les abords ne seraient pas à travers la vallée de la rivière Saint-Charles, mais à travers la vallée du fleuve Saint-Laurent. Il est manifeste que le Transcontinental-National ne serait d'aucune utilité à moins d'avoir accès au Saint Laurent, à moins d'avoir un débouché sur l'océan. La compagnie du pont de Québec a cru qu'il était préférable et plus compatible avec la nature de l'entreprise et le caractère physique des lieux de faire les abords à travers la vallée du Saint-Laurent plutôt que la vallée de la rivière Saint-Charles. Je n'ai pas d'opinion présentement à exprimer sur ce point, mais la proposition a été soumise à la ville de Québec et au Parlement du Canada et on n'a pas soulevé d'objection. Il n'est pas à ma connaissance qu'on ait protesté et jusqu'à aujourd'hui même le Gouvernement n'a été saisi d'aucun protêt. La compagnie s'est prévalue de ce plan, plus, de cette autorisation et depuis deux ans elle est engagée dans la construction de sa voie ferrée en rampe jusque dans la vallée du Saint-Laurent. L'honorable député dit qu'il en coûtera $60,000,000 pour amener ce chemin de fer au niveau du fleuve; je ne sais où il puise ses renseignements. Pour moi, je ne saurais dire s'il en coûtera $60,000,000 pour le construire jusqu'à la gare terminus, au niveau du fleuve. Je sais qu'il en coûtera beaucoup d'argent pour construire les murs, etc., mais je suis aussi convaincu que mon honorable collègue des avantages de la vallée de la rivière Saint-Charles. La circonscription que je représente est située non pas sur le Saint-Laurent, mais sur la rivière Saint-Charles. Je ne crois pas qu'il soit plus économique de construire le chemin de fer à travers la circonscription de Québec-est, sur la rivière Saint-Charles, qu'à travers la circonscription de Québec-ouest, sur le Saint-Laurent. Je ne suis pas familier avec ces détails et je ne sais pas s'il y a matière à longue discussion sur ce point, mais je suis certain d'une chose, c'est que si vous construisez le chemin de fer dans la vallée de la rivière Saint-Charles jusqu'à Québec-est et que vous établissiez des quais, vous dépenserez autant d'argent sinon plus qu'en suivant le tracé de la vallée du Saint-Laurent. L'honorable député sait qu'il y a peu d'eau au confluent de la rivière Saint-Charles et du fleuve Saint-Laurent. Vous aurez donc d'immenses améliorations à faire pour avoir accès à la navigation du Saint-Laurent. Le public connaissait ce projet et personne à ma connaissance n'a protesté.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable premier ministre a-t-il des données sur la différence de niveau entre l'extrémité du pont, sur le côté nord, et l'endroit dont il est question en contre-bas de la terrasse Dufferin, où l'on parle d'établir la gare terminus ? Connaît-il aussi la distance entre ces deux points ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a aucune différence de niveau car il faut descendre au niveau du fleuve d'un côté comme de l'autre. La rivière Saint-Charles se jette dans le Saint-Laurent, de sorte que le niveau est le même sur le côté sud que sur le côté nord.

M. BERGERON : Quelle est la distance ?

Sir WILFRID LAURIER : La distance est aussi la même.

L'honorable M. FOSTER : On dit qu'il y a une différence de niveau entre l'extrémité nord du pont et l'emplacement projeté de la gare terminus.

Sir WILFRID LAURIER : Oh ! oui, il y a une différence de niveau ; des centaines de pieds ; mais cette différence est la même que vous adoptiez le tracé de la rivière Saint-Charles ou celui du Saint-Laurent. La déclivité est énorme et c'est un travail difficile d'opérer cette descente, mais la difficulté est la même au nord qu'au sud.

L'hon. M. FOSTER : Il faut faire le même travail soit au nord soit au sud ?

Sir WILFRID LAURIER : Québec s'est passionnée sur l'emplacement probable de la gare. Plusieurs chemins de fer ont maintenant accès à la vieille capitale. Jusqu'ici les chemins de fer qui se serviront du pont sont, d'abord ceux de la rive sud : le Grand-Tronc, l'Intercolonial, le Québec-Central et le Delaware and Hudson, quatre; ceux de la rive nord : le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique-Canadien, le Canadien-Northern, le Quebec-lac-Saint-Jean, quatre, et une couple d'autres.

L'hon. M. FOSTER : Le dernier que l'honorable ministre a nommé est maintenant le Canadian-Northern.

Sir WILFRID LAURIER : Le chemin de fer Québec au lac Saint-Jean n'est pas le Canadian-Northern. Il convient d'avoir une gare terminus commune pour tous ces chemins de fer. Où sera-t-elle située ? C'est la question, mais il est inopportun de discuter ce point à présent. Ce qu'il y a d'abord à faire est de trouver un accès au Saint-Laurent pour le Transcontinental, pour le Grand-Tronc-Pacifique. C'est la première question à régler, car si cette ligne doit être de quelque utilité, si elle doit remplir les fins qui lui sont assignées, elle doit avant tout avoir accès à la mer. L'intention est de lui donner cet accès par voie du Saint-Laurent en face de la vieille cité. L'honorable député (M. Lavergne) dit que c'est du vandalisme, que c'est détruire la beauté du paysage. Nul doute que ce n'est pas de nature à enjoliver le site, mais l'honorable député est un peu intransigeant. Il s'oppose par exemple à l'entrée du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc à Ottawa sur un des bords du canal, parce que sur l'autre bord se trouve la promenade construite par la commission d'embellissement. Le chemin de fer ne prêtera certainement pas au charme de cette promenade, mais je crains que la difficulté est insurmontable. Il ne faut pas sacrifier entièrement l'utile à l'agréable, il ne faut pas se priver des moyens de transport pour un principe sentimental, et il en est de même à Québec. Quiconque des hauteurs de Québec, de la terrasse Frontenac que l'honorable député a si éloquemment décrite, aperçoit en contemplant ce superbe panorama l'élévateur du Canadian-Northern ressent une pénible impression. Ces élévateurs ne rehaussent pas le pittoresque du site, mais on s'en sert pour y puiser du blé ; impossible de réagir : ces élévateurs modernes sont nécessaires, ils sont un produit de notre civilisation.

M. BERGERON : Ont-ils servi depuis qu'ils sont construits ?

Sir WILFRID LAURIER : Ils n'ont pas beaucoup servi, mais ils sont nécessaires et j'espère qu'on s'en servira sous peu ; je suis sûr que le Canadian-Northern s'en servira plus tard. Ils ont d'ailleurs été construits dans un bon but, et qu'ils soient mis à profit ou non, ils n'en sont pas moins utiles. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) voudrait-il qu'on les fit disparaître. Si on s'en sert ? Son raisonnement signifie, s'il a aucune signification, qu'ils doivent disparaître si on ne s'en sert pas. La vue de ces constructions peut choquer le goût esthétique du spectateur qui se tient sur la terrasse Dufferin, mais ils sont l'effet d'une civilisation qui s'impose, et je ne comprends pas la raison de tout ce tapage au sujet de la gare terminale. Où contruire cette gare ? J'ai toujours pensé qu'elle devrait être sur les plaines d'Abraham, et je crois que c'est là qu'elle sera en définitive, mais l'honorable député (M. Lavergne) oublie que la cité de Québec doit traverser sous peu une période de progrès considérable. Il faut des communications par chemins de fer aussi modernes que possible, il faut que les chemins de fer de l'ouest aient accès à la mer, juste en face de la cité. . .

M. MACLEAN (York-sud) : Pour les marchandises également ?

Sir WILFRID LAURIER : Pour tout. Le chemin de fer canadien du Pacifique a aujourd'hui ses lignes sur les quais mêmes, et ses passagers débarquent des paquebots " Empress " montant aussitôt sur les convois en destination de l'Ouest. Il faut les mêmes avantages pour le Grand-Tronc-Pacifique, pour le Canadian-Northern, car tous doivent avoir accès au fleuve, tous doivent aboutir à un endroit aussi près que possible des transatlantiques.

M. LAVERGNE (Montmagny) : L'honorable premier ministre veut-il me permettre? Le Grand-Tronc-Pacifique ne pourrait-il avoir accès aux paquebots exactement comme le chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu d'en face de la ville ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais pas. Je suppose qu'on avait de bonnes raisons pour adopter la ligne de conduite qu'on a suivie. Si l'objection de l'honorable député (M. Lavergne) a quelque force, elle a pour le moins été faite trop tard. Elle aurait dû être faite trois ans passés, lorsque le projet de loi fut proposé. Il n'est plus temps de faire des objections quand la construction s'est poursuivie pendant trois ans. Je ne crois pas que le projet de l'honorable député pour l'accès à la ville soit le meilleur ; je crois que le projet qui a été adopté est le plus acceptable. L'honorable député a déclaré très positivement que les compagnies de chemins de fer sont opposées à ce dernier projet. Je crains qu'il n'ait parlé sans être suffisamment renseigné. J'ai tout lieu de croire exactement le contraire.

M. LAVERGNE (Montmagny) : Elles ont changé d'opinion.

Sir WILFRID LAURIER : Même dans cette déclaration, je crois que l'honorable député fait erreur. Nous allons déposer devant la Chambre les vues exprimées par les compagnies des chemins de fer et je crois qu'en présence de ces faits l'honorable député devra changer d'opinion. Nous n'avons pas d'objection à déposer les documents que l'honorable député a demandés, mais il sera surpris, sans doute, d'apprendre qu'il n'y a pas de correspondance à ce sujet. A ma connaissance, il n'y en a pas, pas même entre le Gouvernement et la commission du Transcontinental. J'ajouterai simplement que l'honorable député s'illusionne s'il croit que la commission du Transcontinental cherche à construire une gare commune à Québec.

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre voudra-t-il nous dire si en la loi qu'il a citée, la commission des chemins de fer ou un corps quelconque a le pouvoir de déterminer le tracé des voies ferrées entre le pont et la cité de Québec ou de fixer le cite d'une gare terminale ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, aucun, quant à nous ; le Gouvernement n'avait aucune intention de ce côté, mais il a consenti à s'en rapporter à la discrétion de la compagnie. Les travaux que la compagnie du pont de Québec s'est engagée a faire sont statués dans la loi que je viens de citer. Je vois que M. Fitzpatrick, alors ministre de la Justice a complémenté le texte de la loi en disant à la Chambre, en date du 22 octobre 1903 :

De ce côté, l'approche part de la culée du nord, longe le fleuve dans la direction de la ville et vient aboutir à ce que l'on appelle le marché Champlain. A ce dernier endroit, les chemins de fer du Grand-Nord, du Pacifique Canadien et du Lac Saint-Jean devront se lier au terminus projeté.

L'honorable M. HAGGART : Cela se trouve-t-il près du bassin que le Gouvernement a fait construire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A un quart de mille environ. L'endroit dont je parle est immédiatement au-dessous de la terrasse Dufferin.

M. GOURLEY : Est-ce que la voie ferrée va suivre le fleuve de près ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; et la conséquence sera que vous aurez non seulement un pont à Québec, mais de quoi créer le meilleur port qu'il y ait au monde.

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable premier ministre voudrait-il répondre à ces deux questions ? J'ai cru comprendre par ses explications que dans son opinion une partie des travaux seront construits plus tard sur les plaines.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai dit que ma conviction intime est que nous finirons par avoir une gare terminus à cet endroit.

M. MACLEAN : C'est sur ce point que portent mes questions. La construction du Grand-Tronc-Pacifique est une entreprise nationale de haute importance. Si je comprends bien, il y aura à Québec un terminus maritime pour les paquebots transatlantiques. Personnellement, je considère que le port de Québec est le plus accessible sous bien des rapports. Maintenant, je voudrais savoir si le Parlement est libre d'exprimer sa volonté sur l'emplacement de ces quais et sur l'endroit où le Grand-Tronc-Pacifique doit rencontrer les paquebots, ou bien, si cette grande question relative à notre plan national de transport doit être laissée à la décision de quelque corporation d'intérêt local à Québec, car ces corporations peuvent bien avoir des motifs autres que des motifs d'intérêt national pour décider du lieu de rencontre des chemins de fer et des paquebots ?

Sir WILFRID LAURIER : Sur les plans que nous avons, les travaux du pont font partie de la construction du Transcontinental-National et, aux termes de la loi que nous avons adoptée les chemins de fer doivent aboutir à la marée en face de Quéec.

M. R. L. BORDEN : Il est malheureux que ni la commission des chemins de fer ni la commission du Transcontinental-National ni le Gouvernement ni le Parlement n'aient un mot à dire sur le choix de l'emplacement de ce qu'on a appelé avec raison une grande entreprise nationale. Cette entreprise est en quelque façon le terminus du soi-disant Transcontinental-National. Je ne puis comprendre, en ce moment, pourquoi la construction de cette grande gare terminus a été soustraite à la juridiction d'un des corps que je viens de nommer. . .

M. MACLEAN (York-sud) : Surtout du Parlement.

M. R. L. BORDEN : . . .Surtout du Parlement. . . et placée sous la juridiction d'une corporation dont l'entreprise particulière est la construction du pont de Québec. L'honorable premier ministre répond que person-

ne, pas même l'honorable député de Montmagny (M. Lavergne), n'a protesté dans le temps. Mais que nous ayons protesté ou non, la responsabilité n'en retombe pas moins sur le Gouvernement...

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. R. L. BORDEN :...et il me semble qu'il ne peut pas facilement se soustraire à cette responsabilité, qui consiste dans le choix du meilleur emplacement possible, s'il a abandonné toute sa juridiction à une corporation dont l'objet est de construire le pont. Si c'est la position dans laquelle nous nous trouvons, c'est pour le moins une chose malheureuse. Il est possible que toute chose s'arrange en définitive. Toutefois, on ne pourra pas prétendre que ce soit pour avoir porté une attention spéciale aux grands intérêts en jeu, mais parce que la compagnie du pont, en sauvegardant ses propres intérêts aura peut-être sauvegardé en même temps les intérêts de la nation.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. R. L. Borden) est dans une fausse opinion. J'ai dit qu'en 1903 le Parlement décida de venir en aide à la compagnie du pont et que c'est le Parlement qui fixa le site du terminus et arrêta le tracé des abords. Voici ce tracé, d'après la loi :

Commençant au terminus nord, ou à proximité du terminus nord du pont de la compagnie, en un point de la paroisse de Sainte-Foye, dans le comté de Québec, de là vers l'est, parallèlement à la direction générale du fleuve Saint-Laurent, à la ville de Québec.

Bien entendu il nous faut atteindre la berge, et il fut alors décidé que nous pousserions jusque-là, non pas en suivant la vallée de la Saint-Charles, comme le demande actuellement le député de Montmagny, mais directement le long de la rive du Saint-Laurent jusque dans le port même de Québec.

M. R. L. BORDEN : Je le comprends bien, mais la situation n'en semble pas beaucoup changée. Les terminus sont indiqués, ainsi que la direction générale, mais rien de plus. Outre ce que j'ai dit il y a un instant, il faut noter cette autre circonstance malheureuse : bien que les capitaux qui vont servir à la construction de ce chemin de fer doivent être prélevés par le moyen d'obligations garanties par l'Etat, celui-ci, si je comprends bien les déclarations du premier ministre, ne doit pas être consulté en ce qui regarde le choix de l'emplacement dans la ville de Québec. Celle-ci est bien indiquée comme point d'aboutissement mais elle couvre une assez grande superficie.

Sir WILFRID LAURIER : C'est la rive du fleuve qui est indiquée comme point d'aboutissement.

M. R. BORDEN : Je pensais qu'un des terminus devait être à l'extrémité nord du pont et l'autre la ville de Québec.

Sir WILFRID LAURIER : Sur la rive du Saint-Laurent, le statut l'indique.

M. R. L. BORDEN : Je ne me souviens pas que les mots " sur le Saint-Laurent " se trouvent au statut.

L'hon. M. BRODEUR : Voici ce qu'on trouve au statut : " de là vers l'est, parallèlement à la direction générale du fleuve Saint-Laurent, à la ville de Québec ".

M. R. L. BORDEN : Cette indication nous permet-elle de déterminer l'emplacement à un demi mille, ou à un mille près, dans la ville de Québec ? Je ne le pense pas. Je le répète donc, vous vous trouvez dans cette situation regrettable que l'Etat, appelé à garantir les obligations émises en vue du prélèvement des capitaux nécessaires à l'exécution de ces ouvrages, n'aura apparemment, rien à voir au choix de l'emplacement de ces installations terminales dans la ville de Québec, non plus qu'à l'exécution des travaux. Cependant, au point de vue des intérêts du chemin de fer National-Transcontinental, il peut être de la plus grande importance que ses installations terminales soient établies dans tel endroit plutôt que dans tel autre. Ce n'est pas le Gouvernement, à ce qu'il semble, ce n'est pas la commission même, qui décideront du choix de cet emplacement ; ce sera la compagnie qu'on a chargé de l'exécution de ces travaux aux frais du public canadien.

M. SCHELL (Glengarry) : Comme disait l'autre, après avoir entendu les avocats plaider de part et d'autre, je suis plus perplexe que jamais. Il me semblait que je me rendais bien compte de la situation de ces deux compagnies, mais voilà que j'en doute. Si je me rappelle bien, le bill constituant le Grand-Tronc-Pacifique ou le chemin de fer Transcontinental n'autorise clairement la commission qu'à construire la ligne principale ; celle-ci n'est pas autorisée à construire un seul mille du chemin, si ce n'est sur la ligne principale. Examinez la charte de cette compagnie, ou le texte autorisant la commission à construire le Grand-Tronc-Pacifique, et vous constaterez que la commission du chemin de fer Transcontinental n'est pas autorisée à construire un seul pied du chemin de fer Transcontinental en dehors de sa ligne principale. Or, la ligne principale se relie au pont de Québec mais ne va pas plus loin dans la direction de la ville ; il n'en saurait être autrement, si je comprends bien les choses, tant que le Grand-Tronc-Pacifique sera régi par la commission, ou qu'il n'aura pas été adopté un acte spécial à cette fin. Mais lorsque nous votâmes la charte garantissant les obligations de la compagnie du chemin de fer et du Pont de Québec, il fut stipulé que l'Etat pourrait en aucun temps, et dans certaines conditions, se substituer à ladite compagnie.

Si j'ai bien saisi le sens des paroles du très honorable premier ministre, il a parlé

comme si ces deux chemins étient des chemins d'Etat, ou pouvaient le devenir. L'acte de 1903 édicte que l'Etat pourra, lorsqu'il le jugera bon, prendre possession de ce chemin et relier le Grand-Tronc-Pacific aux ouvrages de la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec, et à partir du pont pénétrer dans la ville. Actuellement le Grand-Tronc-Pacifique ne saurait établir une gare, ni construire la moindre partie de ce chemin en vue de relier le pont à la ville de Québec ; et ce n'est qu'en se rattachant à la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec qu'elle peut espérer pénétrer dans la ville sur les terrains du Gouvernement. Ces quelques observations, si elles sont exactes, aideront, je l'espère, à débrouiller la question.

M. MACLEAN (York-sud) : L'Etat, au moment où il va se dépenser de si fortes sommes, a-t-il quelque assurance que les installations terminales seront suffisantes pour la manutention de ce trafic à provenance de l'Ouest que l'on suppose devoir être très grand ? D'après le très honorable Premier ministre, les commissaires ne sauraient intervenir ; cela leur est interdit.

M. R. L. BORDEN : Il l'a déclaré très nettement.

M. MACLEAN (York-sud) : Alors il faudra que d'autres y voient. Mais apparemment ils peuvent faire comme bon leur semble. J'aimerais à savoir de quelle manière l'Etat va pouvoir contrôler les opérations de cette compagnie du Pont et la forcer à construire des installations terminales à l'endroit et dans les conditions qui conviendront au trafic à destination du littoral ou à destination de l'intérieur.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député de Glengary a donné la réponse à cette question. Nous avons la haute main sur la compagnie du Pont de Québec ; nous pouvons nous substituer à elle en aucun temps si elle ne fait pas ses frais.

L'hon. M. FOSTER : A-t-il été endossé des obligations pour le compte de cette compagnie, et jusqu'à concurrence de quelle somme ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'a pas encore été émis d'obligations ; mais il a été conclu des arrangements financiers fondés sur la garantie de l'Etat. Je ne saurais indiquer la somme sur-le-champ.

L'hon. M. FOSTER : A vrai dire, c'est comme si elles avaient été émises. On leur a permis de conclure des arrangements financiers.

L'hon. M. FIELDING : Les capitaux nécessaires à la construction du pont seront en grande partie prélevés de cette manière.

L'hon. M. FOSTER : Alors la question est des plus sérieuses, d'après les explications que nous a données l'honorable député de Glengary (M. J. T. Schell). Si, à la suite des fortes dépenses que nous aura occasionnés le Grand-Tronc-Pacifique, cette ligne, au moment de pénétrer dans la ville de Québec, doit être interceptée, empêchée de se prolonger au delà de l'extrémité nord du pont, si cette compagnie n'a pas le droit de pénétrer dans la ville ni d'y établir d'installations terminales, si ce droit lui est enlevé par la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec, compagnie tout à fait indépendante, alors je dis que la situation est très grave. L'Etat fait bénéficier cette compagnie de sa garantie et met celle-ci en mesure de prélever les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, au prolongement à même de régler la nature de ces dépenses ; et cependant l'Etat n'est aucunement à même de règler la nature de ces dépenses, le mode d'installation des bâtiments, ni rien autre chose à cet égard. En dernière analyse, tout ce que le Gouvernement pourra faire si les choses ne marchent pas à sa guise, ce sera de se substituer à la compagnie et de se charger directement de l'entreprise, opération qui pourra coûter très cher à l'Etat. En somme, c'est la garantie de l'Etat qui met la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec en mesure d'exécuter les travaux ; mais l'Etat ne règle en rien l'emploi ds fonds, si ce n'est que le statut déclare que le chemin de fer atteindra la ville de Québec le long de la rive du Saint-Laurent. N'est-ce pas là la situation?

Sir WILFRID LAURIER : Non, je ne le pense pas. L'emploi des fonds et le choix de l'emplacement sont, à mon avis, sujets à l'approbation de l'ingénieur du Gouvernement.

M. MACLEAN (York-sud) : Le très honorable premier ministre sait-il d'une manière positive que les dépenses que l'on fait et au sujet desquelles on a négocié avec la banque sous la garantie de l'Etat, se font sous la surveillance du Gouvernement ? Existe-t-il dès aujourd'hui un contrôle des dépenses occasionnées par cette grande entreprise ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député peut être assuré que toutes les sommes avancées par le Gouvernement pour cette fin l'ont été sur la proposition de son ingénieur.

L'hon. M. FOSTER : Le très honorable premier ministre ou le ministre des Finances voudra-t-il répondre à une autre question ? Celui-ci est-il en mesure d'indiquer approximativement le chiffre des avances faites ? Est-ce moins de six millions ?

L'hon. M. FIELDING: J'ignorais que cette question allait être discutée, et je n'ai pas ce renseignement ici. Je n'aime pas à répondre à l'improviste ; et je dirai simplement que les obligations ont été confiées à un syndicat et qu'il a été conclu des arrangements avec la banque. C'est à peu près la

même chose que si le Gouvernement garantissait les obligations ; mais toutes les sommes utilisées dans cette entreprise sont fournies sur les rapports de l'ingénieur officiel.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la nature de ces rapports

L'hon. M. FIELDING : N'ayant pas entendu la première partie du débat, je n'aime pas à y prendre part maintenant.

M. R. L. BORDEN : Je ferai observer au très honorable premier ministre que les rapports en question peuvent ne toucher en rien à la question que nous discutons. Ils se bornent peut-être à constater le chiffre des dépenses faites ; et dans ce cas, ils n'auraient aucun intérêt au point de vue qui nous occupe. Si, d'un autre côté, ces rapports sont de la nature que nous a indiquée le très honorable premier ministre, les critiques qui ont été faites cet après-midi n'auraient plus guère de portée. Le premier ministre aura-t-il l'obligeance de déposer le texte du marché et tous les rapports ?

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'a rien à faire avec la question que nous discutons en ce moment. Au reste, nous devrons, dans le cours de la session, déposer tous les rapports relatifs à ces dépenses et autres circonstances relatives au pont.

M. R. L. BORDEN : Ces documents ne sont-ils pas couverts par la motion ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le pense pas. Au reste, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) est absent et je n'ai pas tous ces renseignements en ma possession.

M. R. L. BORDEN : Elle demande le dépôt de tous les documents relatifs à cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Non, elle a trait simplement à la construction de la gare.

Concernant la construction d'une gare de chemin de fer, soit au marché Champlain ou ailleurs dans la ville de Québec et copie de tous documents relatifs à cette affaire.

Le débat a tourné sur la question de l'emplacement du pont et de ses approches, et sur celle des arrangements conclus avec la compagnie. Ce sont là des questions qu'on a parfaitement le droit de poser, mais il ne me semble pas qu'elles soient couvertes par la motion et je ne suis pas préparé à y répondre ; mais les renseignements seront fournis en temps opportun.

L'hon. M. TISDALE : Le très honorable premier ministre s'engage-t-il à déposer tous les documents ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, tous.

M. LAVERGNE (Montmagny) : J'ai été très surpris d'apprendre que ni le Gouvernement ni la commission du chemin de fer Transcontinental n'ont de correspondance en main ; mais j'espère que dès demain il sera transmis à cette commission, de la part du ministère, l'ordre très net de renoncer à toute idée de construire une station sur le quai Champlain. Le très honorable premier ministre a déclaré que la construction de cette gare relevait de la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec. Ici deux questions se posent. Tout d'abord la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec est-elle autorisée par la loi à exproprier la ville de Québec en vue de la construction d'une gare? En second lieu, qui va solder les frais d'établissement de cette gare? Est-ce le Gouvernement, comme on semble le croire, ou bien est-ce la compagnie ? Si c'est le Gouvernement, c'est donc que la gare n'est pas construite pour le compte de la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec mais pour le compte du chemin de fer transcontinental. D'un autre côté, si cette gare est construite aux frais de l'Etat pour le compte de la compagnie du Chemin de fer et du Pont de Québec, celle-ci se trouve à s'enrichir aux dépens du public. Le très honorable premier ministre a ajouté que j'exagérais un peu en fixant à soixante millions le chiffre de la dépense. Il n'a pas dû bien saisir ma pensée. J'ai dit que nous dépensions $60,000 à Ottawa en vue d'améliorer la ville et que nous dépenserions probablement $60,000,000 de plus dans la ville de Québec non pas pour embellir celle-ci, mais au contraire pour l'enlaidir. Je n'exagère rien quand je fixe le chiffre de la dépense à soixante millions ; ce chiffre me paraît même beaucoup au-dessous de la réalité. Il va falloir opérer une descente de 400 pieds pour relier les approches du pont de Québec à la berge du fleuve, et il va falloir construire un quai depuis le pont de Québec jusqu'au quai de Champlain, distance de quatre milles à quatre milles et demi. Il s'y trouve actuellement quelques vieux quais de bois qu'il sera nécessaire d'enlever. Il faudra en construire de nouveaux, et je pense que c'est l'ingénieur de la ville de Québec qui a fait rapport qu'à une distance de trente pieds des quais actuels, la profondeur du fleuve Saint-Laurent est de soixante-dix pieds. Il va donc falloir construire des quais sur un parcours de quatre milles ou quatre milles et demi et dans une profondeur d'eau de soixante-dix pieds.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député prétend-il qu'il va nous falloir construire des quais sur une longueur de quatre milles?

M. LAVERGNE (Montmagny) : Il va nous falloir faire plus que cela. Je m'explique : il va nous falloir établir à peu près vingt-cinq ou trente voies ferrées. Comme chacun sait, tous les chemins de fer devront passer par là au sortir du pont ; ce sera le seul exutoire vers la ville de Québec à partir du pont. Je me rends très bien compte que les autres compagnies de che-

mins de fer ont le droit d'établir leurs voies depuis le pont de Québec à travers la vallée de la Saint-Charles ou de celle de la rivière du Cap-Rouge ; mais elles n'en feront rien, parce qu'elles trouveront l'autre route déjà tout établie, et dès lors il vous faudra construire vingt-cinq voies terrées le long de la voie fluviale. Comme plateforme pour ces vingt-cinq voies, vous allez être obligés de construire des quais, et ces quais coûteront très cher. En outre, comme je l'ai dit, vous allez être obligés de faire le raccordement entre deux terrains présentant une différence d'altitude de 300 ou 400 pieds.

Au contraire, si les chemins de fer devaient pénétrer dans la ville par les vallées des diverses rivières, ils atteindraient au cœur même de la ville qui est sa partie est, par une voie naturelle, sans qu'il fût nécessaire de construire de quais. Je n'exagère rien en disant que les travaux à exécuter sur la berge fluviale, y compris la construction de la gare au-dessus de la terrasse Dufferin, coûteront beaucoup de millions, tandis qu'au contraire la dépense serait à peu près nulle si l'on pénétrait dans la ville de Québec par la vallée de la Saint-Charles ou celle du Cap-Rouge. Quelles sont les conditions posées par l'acte constitutif du chemin de fer et du pont de Québec ? Il y est édicté que le chemin de fer suivra la ligne générale du fleuve Saint-Laurent. Quiconque voudra bien jeter un coup d'œil sur la carte de la ville de Québec, constatera qu'en y arrivant par le vallée de la Saint-Charles ou la vallée du Cap-Rouge, on se trouve à suivre d'une manière générale la direction du fleuve Saint-Laurent, tout autant qu'en suivant l'autre route. En longeant la berge du fleuve, on ne se trouve pas à se rapprocher davantage de la direction générale du fleuve Saint-Laurent qu'en prenant l'autre route car, comme chacun sait, le cap Diamant est comme un éperon qui s'avance dans le fleuve et y forme une sorte de péninsule; tandis que si, à partir du pont de Québec vous vous engagez dans la vallée du Cap-Rouge ou celle de la rivière Saint-Charles vous suivez la ligne générale du fleuve Saint-Laurent. Vous atteignez le quartier est où vous êtes à même de construire des quais qui permettront au Grand-Tronc-Pacifique de se relier aux paquebots des compagnies de navigation, comme le fait la compagnie du Pacifique-Canadien, dont la voie, après avoir longé la vallée de la rivière Saint-Charles, se dirige vers le bord du fleuve et atteint les steamers de la dite compagnie du Pacifique-Canadien, aussi bien que d'autres lignes, au bassin Louise dans Québec-est. La voie de cette compagnie se dirige parallèlement au cours général du fleuve à partir de Portneuf à travers la vallée de la rivière Saint-Charles. Elle descend la vallée de la rivière Saint-Charles, et se dirige en droite ligne vers la rive sud du fleuve presque parallèlement au cours général de ce fleuve; mais sans passer au pied du promontoire où il est pour bien dire impossible d'établir des voies sans construire ces quais et où nécessairement vous devrez construire nombre de quais à grands frais. Le très honorable premier ministre nous a fourni un bon argument, à mon avis, quand il a déclaré qu'il fallait sacrifier l'utilité à la beauté; mais il n'y a aucunement lieu de sacrifier ni l'utilité ni la beauté. Dans le cas actuel nous sacrifions à la fois l'utile et le beau, et je ne vois pas trop pourquoi, à moins que ce ne soit pour la raison que l'on donne couramment à Québec : favoriser les vues de ceux qui voudraient construire la gare sous le cap dans un but de spéculation et uniquement dans un tel but. Vous sacrifiez l'utilité et la beauté en ce qui regarde la ville de Québec en établissant cette voie le long de la berge fluviale, quand vous avez un chemin naturel qui s'offre à vous dans la vallée de la rivière Saint-Charles et celle du Cap-Rouge. Il me semble donc qu'il devrait être déposé sur le bureau de la Chambre copie des documents relatifs à cette question, afin que les citoyens de Québec sachent si leurs intérêts vont être sacrifiés à ceux de la compagnie du Pont ou si, au contraire, leurs droits vont être respectés.

(La proposition est adoptée.)

DEBAT SUR LA MOTION TENDANT A LA MODIFICATION DU REGIME DE L'ALCOOL DÉNATURE.

M. MILLER propose :

Que cette Chambre est d'avis que la législation permettant la fabrication et l'usage de l'alcool dénaturé, sans payer de droit d'accise, pour le chauffage, l'éclairage et la production de force motrice, comme aussi dans les arts industriels, est un sujet qui mérite l'attention immédiate du Gouvernement et du Parlement.

Il dit : L'alcool dénaturé est simplement de l'alcool modifié au point de ne pouvoir plus être employé comme boisson. On dénature l'alcool en y ajoutant des ingrédients qui le rendent à la fois dangereux et désagréable à boire. Dans la discussion de ce sujet, les expressions "alcool éthylique" et "alcool méthylique" reviennent fréquemment. L'alcool éthylique du chimiste ou du laboratoire est l'équivalent de l'alcool de grain du commerce. Cependant l'alcool éthylique ne provient pas toujours de la distillation de grains.

En Europe, on l'obtient surtout de la distillation des pommes de terre et des betteraves, ainsi que d'une qualité inférieure de mélasse. L'alcool méthylique est le résultat de la distillation sèche du bois.

Dans le cours de l'année dernière, le congrès des Etats-Unis nomma un comité spécial pour mettre à l'étude toute la question de l'alcool dénaturé, et dans les remarques que je vais faire cet après-midi, j'aurai fréquemment à me reporter à ce comité et aux déclarations des témoins qu'il a fait compa-

raître. On croit que l'alcool dénaturé, si l'on supprime les droits d'accise et autres impôts qui le frappent, sera employé dans une grande mesure à la place de l'alcool de bois, du pétrole, de la gazoline et autres sous-produits du pétrole brut. On l'emploiera de préférence à ces produits dans certains cas, parce qu'il sera plus économique, dans d'autres parce qu'il sera plus énergique, et, dans d'autres encore, parce qu'il sera moins désagréable, moins malsain, moins dangereux pour la santé et les biens de ceux qui en font usage. J'aimerais à consigner dans le compte rendu des "Débats" le passage important du bill édicté à cet égard à la session dernière du congrès des Etats-Unis :

Qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en congrès, qu'à partir du 1er janvier 1907, l'alcool domestique du degré de preuve qui pourra être prescrit par le commissaire du Revenu de l'intérieur et approuvé par le secrétaire du trésor, pourra être retiré de l'entrepôt sans qu'on ait à payer le droit d'accise, en vue de l'utiliser dans les arts et les industries, et pour le chauffage, l'éclairage et la force motrice ; mais ledit alcool devra avoir été additionné, en présence et d'après les ordres d'un fonctionnaire autorisé du Gouvernement, après sa sortie de l'entrepôt de la distillerie, d'alcool méthylique ou d'autre substance ou substances dénaturantes, ou d'un mélange de ces substances convenant à l'usage auquel l'alcool est destiné, et qui le rend impropre comme breuvage et comme médicament liquide ; cette dénaturation devra se faire à la demande de tout propriétaire de distillerie autorisé, dans des entrepôts de dénaturation spécialement désignés ou réservés pour fins de dénaturation seulement, et en conformité des règles établies par le commissaire du Revenu de l'intérieur, avec l'approbation du secrétaire du trésor.

Les autres articles du bill,—qui n'est pas long,—ont trait à l'exécution de l'acte et édicte des peines à cet effet. Je ferai observer que c'est l'Allemagne qui consomme les plus grandes quantités d'alcool dénaturé, dans les arts et manufactures et pour les fins industrielles et domestiques. Mais il est juste d'observer que si l'emploi de l'alcool dénaturé est tellement répandu en Allemagne c'est grâce dans une grande mesure, à l'action du gouvernement. Il est accordé une prime non seulement à l'alcool mais encore à nombre d'autres substances et articles dans la fabrication desquels on fait usage d'alcool.

En outre, l'Allemagne frappe d'un droit très élevé à la frontière le pétrole et ses divers sous-produits, ce qui fait qu'il est beaucoup plus économique d'employer l'alcool en Allemagne qu'en Angleterre. Dans ce dernier pays, au contraire, l'emploi du pétrole et de ses dérivés est plus économique qu'en Allemagne. En 1886, l'Allemagne a consommé à peu près dix millions de gallons d'alcool dénaturé. En 1901, qui est l'année la plus récente pour laquelle j'aie des statistiques, la consommation, qui était de dix millions de gallons, s'est élevée à plus de 30 millions, dont les deux tiers à peu près ont été utilisés pour le chauffage et la production de la force motrice dans les manufactures.

L'autre tiers a été employé pour l'éclairage et divers autres usages chimiques.

Devant le comité spécial du Congrès auquel j'ai fait allusion, le professeur Zintheo a rendu témoignage en faveur du projet de loi en question. Fonctionnaire attaché au ministère de l'Agriculture aux Etats-Unis, il a pour devoir de faire des études sur les divers moteurs d'invention récente et autres machines en vogue dans les exploitations agricoles aux Etats-Unis, et il rend compte au ministère du résultat de ses études. Auparavant, il exerçait les fonctions de professeur de mécanique agricole dans le collège d'Etat de l'Iowa. Devant le comité spécial du Congrès il a exhibé des gravures, des photographies et des descriptions de nombre d'appareils où l'on se sert d'alcool, appareils fabriqués en vue de la vente, et qui se vendent et s'emploient en Allemagne. Ainsi, les moteurs employés dans les exploitations agricoles pour le labourage et autres travaux ; d'autres moteurs utilisés sur les grandes routes pour les usages du trafic ; les machines fixes dont se servent les cultivateurs pour actionner différents instruments dans leurs laiteries et dans leurs maisons d'habitation; d'autres petites machines fixes pour les usages militaires ; des poêles pour chauffage, bref, tous ces moteurs, machines et appareils emploient l'alcool comme combustible. Citons encore les lampes pour éclairage, les fers à repasser employés dans les buanderies, tous à chauffage intérieur, avec l'alcool comme combustible au coût d'un centin l'heure. Un des membres de la commission demande si ces inventions sont réellement en usage en Allemagne. Le témoin répondit qu'il puise ce renseignement dans les catalogues des manufactures allemandes qui fabriquent ces appareils pour la vente et les vendent, dans ce pays-là où ils sont d'un usage général. Au cours d'une conversation, ces jours derniers, avec le député de Kent-est (M. Gordon) qui, l'été dernier, a fait un séjour prolongé en Allemagne où l'appelaient ses affaires, il me dit que, de tous côtés, dans l'empire allemand, on trouve divers instruments consommateurs d'alcool, employés à tous les usages imaginables.

J'appelle surtout l'attention sur les possibilités de l'emploi de l'alcool pour les usages de l'éclairage. D'après l'avis exprimé par M. Nahum Bachelder, président des patrons de l'industrie aux Etats-Unis, au cours de sa déposition devant le comité du Congrès, l'alcool revient moitié moins cher que le pétrole pour l'éclairage et la lumière de l'alcool est meilleure que celle du pétrole ; car, outre qu'elle est bien moins fatigante pour les yeux, il ne s'en dégage pas d'odeur désagréable comme

M. MILLER.

celle du pétrole et elle n'offre pas le moindre danger d'explosion, étant absolument sûre.

Monsieur Rosseau, professeur à l'université de Bruxelles, Belgique, affirme que, comme résultat d'expériences poursuivies pendant une période de temps fort considérable, il a constaté que l'alcool se vendant 31 centins le gallon est un procédé d'éclairage aussi économique que le pétrole à 15 centins le gallon. En Allemagne, en Belgique, en France et autres pays d'Europe, il existe une grande variété de lampes fabriquées en vue de l'utilisation de l'alcool pour l'éclairage, et d'une intensité lumineuse de 25 à 600 bougies et au delà ; en fait, affirme-t-on, il existe aujourd'hui des lampes à alcool d'une intensité lumineuse de plus de 1,000 bougies. On se sert de ces lampes pour l'éclairage des maisons d'habitation et pour celui des rues. J'ajouterai que le palais impérial d'Allemagne, aujourd'hui, est éclairé avec des lampes à alcool.

Un fabricant allemand affirme qu'il est sorti de sa fabrique seule des lampes à alcool pour l'éclairage de trois cents gares de chemins de fer en Allemagne et de deux cents gares, en dehors de ce pays. Dans les laboratoires d'essais électriques à New-York, il a été prouvé d'une façon indubitable que l'éclairage à l'alcool est de moitié plus économique que l'éclairage au pétrole. Au cours d'essais répétés dans les laboratoires en question, une lampe à alcool de l'intensité lumineuse de 30 bougies et cinq dixièmes a mis quatorze heures et onze minutes pour consommer une pinte d'alcool, tandis qu'une lampe à pétrole d'un type bien moderne et d'une capacité quelque peu inférieure, son intensité lumineuse étant de 30.3 bougies n'a mis que sept heures et 8.8 minutes pour dépenser une pinte de pétrole. Ceux de mes collègues qui ont observé, de temps à autre, la lampe à alcool, avec sa petite flamme bleue, dans le laboratoire ou l'atelier du travailleur en métaux, se sont sans doute demandé comment il se fait que la lampe à alcool puisse s'utiliser avec succès pour l'éclairage; mais les lampes à alcool construites pour les usages de l'éclairage sont munies du bec à incandescence Welsback semblable à ceux employés pour l'éclairage au gaz. L'alcool s'emploie avec succès non seulement pour l'éclairage, le chauffage et l'énergie, mais en outre dans plusieurs genres d'industries. On s'en sert pour la fabrication des vernis. Avant qu'on eût frappé d'un impôt l'alcool méthylique, il était d'un grand usage pour la fabrication des vernis; mais aujourd'hui, à cause du droit d'accise fort élevé perçu sur l'alcool, les fabricants de vernis emploient soit la térébenthine soit l'esprit de bois ou alcool méthylique. Or, on prétend que l'alcool éthylique est préférable à l'alcool méthylique ou esprit de bois pour la fabrication des vernis ; car, outre qu'il est plus économique, il donne un vernis de meilleure qualité, il est d'application plus facile et rend la surface moins rugueuse. Nombre de fabricants de meubles et de pianos ont rendu témoignage devant le comité et ont demandé l'adoption du projet de loi en question. L'alcool s'emploie aussi dans la fabrication des chapeaux, pour dissoudre la laque en écailles et donner plus de consistance aux chapeaux, soit de feutre soit de paille. Un grand nombre de patrons et d'employés dans l'industrie de la chapellerie aux Etats-Unis ont rendu témoignage devant le comité du congrès et ils ont demandé que l'on adoptât la loi à l'étude, non seulement à cause des importantes économies réalisées par l'usage de l'alcool de grain, mais encore à cause des effets désastreux que l'usage de l'alcool méthylique produit sur les ouvriers. Deux témoins, employés dans ces fabriques de chapeaux, qui ont fait acte de présence devant le comité, étaient tout à fait aveugles, et l'un d'eux était aussi sourd-muet ; or, ils déclarèrent que d'éminents médecins qu'ils avaient consultés avaient affirmé que leur cécité, ainsi que le surdi-mutisme de l'un d'eux étaient la conséquence de l'emploi de l'alcool méthylique dans leur occupation, car il se dégage de cet alcool des vapeurs comme celles qu'on respirerait si l'on se tenait, toute la journée, au-dessus d'une rape, à râper du raifort. L'alcool s'utilise encore dans la fabrication d'une foule de choses comme les couleurs d'aniline, les cigares, les articles de dentisterie, les articles en soie, les couleurs, les articles vernis, les laques, les articles de photographes, la poudre sans fumée.

Un mot encore sur l'utilisation de l'alcool pour la production de l'énergie : on le sait, on se sert au Canada comme aux Etats-Unis, d'un grand nombre de machines à gazoline.

Là où il ne faut qu'un peu d'énergie, le cylindre de la machine à gazoline est refroidi par ventilation; mais le cylindre d'une machine à gazoline d'une plus grande puissance s'échauffe bien davantage et il devient nécessaire de le refroidir dans un réfrigérant plein d'eau et d'employer un baquet à eau supplémentaire. Ces objets augmentent le poids de l'appareil, ce qui est un fort inconvénient, dans une machine utilisée pour la traction, sans compter qu'ils ajoutent au coût. La machine à alcool ne développe pas autant de chaleur et le réfrigérant devient inutile, même pour les machines de la plus grande puissance. En Allemagne, en France et en Autriche on emploie l'alcool pour actionner les automobiles. Dans les courses d'automobiles qui ont souvent lieu en France et en Allemagne, l'automobile actionné par l'alcool a toujours avantageusement rivalisé avec les automobiles au pétrole ou à la gazoline, à l'électricité ou actionnés par toute autre force motrice. Non seulement l'emploi de l'alcool est aussi économique que celui de la gazoline

pour actionner un automobile, mais il offre bien moins d'inconvénients. L'emploi de la gazoline, me dit-on, donne presque invariablement lieu à une légère incrustation qui engorge les pièces si délicates de la machine, et quand cet engorgement se produit dans les tuyaux d'alimentation, la machine est enrayée et l'automobile immobilisé sur place. Je tiens d'un citoyen d'Ottawa qui manie un grand nombre d'automobiles que l'eau contenue dans la gazoline offre plus d'inconvénients que toute autre substance ; et afin d'exclure cette eau et les autres substances, il faut passer la gazoline par un filtre de chamois. L'alcool n'offre pas cet inconvénient. En outre, l'automobile et le bateau à moteur, quand on s'en sert dans un but de plaisir, constituent de véritables articles de luxe; or, celui qui est en mesure de payer ce luxe, avec tous les frais qu'entraînent l'entretien d'une automobile ou d'un bateau à moteur, préférerait employer l'alcool, quand bien même il coûterait un peu plus cher que la gazoline, vu que l'usage du premier présente moins d'inconvénients et offre plus de sécurité. On le sait du reste, il se dégage de la gazoline une odeur répugnante, ce qui est encore un autre inconvénient; mais en outre, son emploi et son emmagasinage présentent de graves dangers.

En 1896, le gouvernemet belge dégreva l'alcool dénaturé; or, tandis qu'en 1896, la quantité d'alcool dénaturé employé dans ce pays était de 126,000 gallons, six ans plus tard, en 1902, la consommation atteignait le chiffre 924,000 gallons, c'est-à-dire que cette consommation s'était plus que septuplée, et on dit qu'en France et en Australie la consommation d'alcool a atteint encore de plus fortes proportions. Les Etats-Unis n'ayant adopté que l'année dernière seulement, la première loi autorisant la fabrication de l'alcool dénaturé et son emploi en franchise de droits d'accise, on pensera peut-être qu'il serait plus sage de notre part de temporiser quelque peu et d'ajourner l'adoption de notre projet de loi, afin de pouvoir constater les résultats du fonctionnement de cette loi chez nos voisins. Je ferai observer ici que si le Canada, marchant sur les brisées des Etats-Unis, adopte pareille loi, nous n'occuperons ni le deuxième rang ni même le dixième sur la liste, mais à peu près le vingtième; car voici les pays qui ont déjà inscrit dans leurs codes une loi autorisant la fabrication de l'alcool dénaturé et son emploi en franchise de droits d'accise : la France, la Suisse, la Hollande, la Belgique, l'Italie, la Russie, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Portugal, Cuba, le Pérou, le Brésil, le Vénézuéla, la république Argentine, le Chili et peut-être d'autres encore.

Un mot, maintenant, sur les différentes sources auxquelles on peut demander l'alcool dénaturé et sur son coût de production, chose de la plus haute importance. Le coût est, dans un large mesure, subordonné à la source d'où l'on tire l'alcool. En Allemagne, l'alcool se fabrique avec les pommes de terre, le grain et une mélasse de qualité inférieure, mais surtout avec les pommes de terre. En France, l'alcool se tire, dans une large mesure, des betteraves à sucre. Le professeur Wiley, chef du bureau de chimie, du ministère de l'Agriculture des Etats-Unis, affirme qu'en Europe, la pomme de terre constitue presque l'unique source à laquelle on demande l'alcool commercial qu'on fabrique. J'ai dit qu'en France, c'est de la betterave à sucre qu'on tire l'alcool. Je lisais, l'autre jour, dans un journal de Chicago consacré à l'industrie des sucres, un article où l'auteur dit que la betterave à sucre est une des substances qui peuvent servir à la fabrication économique de l'alcool aux Etats-Unis, et s'il en est ainsi pour les Etats-Unis, rien n'empêche le Canada de demander son alcool à cette même source. L'auteur ajoute que, là bas, dans les états de l'Ouest, loin des sources où l'on puise le pétrole, et où, en raison de la longueur du parcours et des frais élevés des transports, le pétrole est un article fort coûteux, le pays se prête bien à la culture de la betterave à sucre, surtout sur les terres soumises au système de l'irrigation. Je ferai remarquer que dans la province d'Alberta, il y a des terres soumises à l'irrigation qui se prêtent tout aussi bien que celles des Etats-Unis à la production des betteraves à sucre. L'auteur de cet article remarque que les betteraves à sucre contenant une trop faible quantité de matière saccharine pour pouvoir être profitablement transformées en sucre, peuvent être transformées en alcool avec grand profit. Bien qu'en Allemagne, la pomme de terre soit la prinpale source d'alcool, c'est au maïs, aux Etats-Unis, qu'on a demandé jusqu'ici et qu'on continuera probablement encore à demander, pendant quelque temps, l'alcool qu'on fabrique. Un mot à l'égard du prix de l'alcool fabriqué avec le maïs. A Peoria, Illinois, il existe une manufacture qui fabrique de l'alcool, depuis dix ans, c'est-à-dire, du 1er janvier 1896 jusqu'au 31 décembre 1905 ; or, de l'examen des livres de cette manufacture il ressort que, pour certaines années, l'alcool de maïs n'a coûté que 9 cents .36 le gallon et que la moyenne du prix, pour les dix années, a été de 19 cents .40 le gallon. On estime que le maïs à 30 cents le boisseau donne de l'acool à 11 ou 12 cents le gallon, et que le maïs à 35 cents le boisseau donne de l'alcool à 14 cents le gallon, et que le maïs à 40 cents donnera de l'alcool à 16 cents.

De l'avis de l'honorable M. Payne, président du comité du congrès, cette statistique n'est guère digne de foi ; quelquefois, dit-il ces chiffres sont trop faibles, et on peut tenir pour certain que le coût d'un gallon d'alcool égalera toujours la moitié du prix d'un boisseau de maïs. On estime qu'un acre de maïs produisant 50 boisseaux donnera de 125 à 150 gallons d'alcool par acre, le rendement d'un boisseau de maïs étant de 2 gallons et demi à 3 gallons d'alcool. On fait une autre observation : dans

M. MILLER.

la fabrication de l'alcool, à titre de breuvage ou pour les usages de la médecine, il ne doit entrer que du grain de première qualité ; et on ne saurait employer du grain de qualité inférieure ; mais quant à l'alcool destiné aux usages de l'industrie, on peut le fabriquer avec du grain de deuxième ou troisième catégorie. Au Nord-Ouest canadien, il y a, tous les ans, une certaine quantité de grain et même quelquefois, de fortes quantités de céréales qui ont subi la morsure du froid ; et on fait observer que ces céréales avariées, peuvent s'utiliser pour la fabrication d'un alcool de toute aussi bonne qualité pour les usages de l'industrie et cela à des prix bien inférieurs aux prix actuels. Le professeur Wiley, l'éminent chimiste déjà mentionné fait la remarque que voici : si on prend toute la production de maïs d'un acre de terrain, c'est-à-dire non seulement le grain, mais la plante également, à l'époque où le grain de l'épi passe à l'état vitreux, cet acre de terre, pourvu qu'on utilise toute la plante, épis, feuilles et grain, donnera un rendement en alcool deux fois aussi fort que si l'on n'employait que le grain. S'il en est ainsi, cela nous donnerait un alcool à prix fort réduit. Observons, en outre, que dans nombre d'endroits du Canada, le maïs peut se récolter jusqu'au moment où il passe à l'état vitreux, mais on ne saurait guère le laisser croître avec autant de certitude, jusqu'à l'époque de parfaite maturité. Je le répète, en Allemagne, la principale source à laquelle on demande l'alcool, c'est la pomme de terre.

L'honorable James Wilson, secrétaire de l'agriulture aux Etats-Unis, dit que l'alcool de pomme de terre peut se fabriquer économiquement dans ce pays. Certes, il parle en connaissance de cause et voici ce qu'il affirme : On peut sûrement compter sur un rendement de 300 boisseaux de pommes de terre à l'acre, et ce n'est pas là une moyenne impossible, si l'on cultive les variétés aujourd'hui en vogue pour les usages de la table ; or, ajoute-t-il si les variétés de pommes de terre en vogue dans la culture donnent un rendement de 300 boisseaux l'acre, le rendement en alcool sera d'environ 255 gallons, vu qu'un boisseau de pommes de terre donne environ ⅞ d'un gallon d'alcool.

M. Wilson fait une autre observation ; si, au lieu de choisir les variétés en honneur sur la table, nous faisions choix des variétés donnant le plus fort rendement, nous pourrions récolter 500 boisseaux l'acre ; car, ajoute-t-il, il existe nombre de variétés, donnant un rendement extraordinaire, que nous ne cultivons point, parce qu'elles sont peu prisées pour les usages de la table.

A mon avis, M. Wilson tombe quelque peu dans l'exagération. On ne saurait compter sur un rendement de 300 boisseaux l'acre, en moyenne, dans l'Ontario. Le rendement des variétés que nous cultivons n'atteint pas, d'ordinaire, ce chiffre. Dans quelques parties du Nouveau-Brunswick, et peut-être dans nombre d'endroits du Nord-Ouest canadien, si nous savons faire choix des bonnes variétés et en soigner la culture, nous pouvons compter sur un rendement moyen de 300 boisseaux l'acre. Si nous cultivons les pommes de terre comme cela se pratique en Allemagne, en vue de la production de l'alcool, nous emploierions de meilleures méthodes de culture, comme, paraît-il, dans le comté de Carleton, N.-B., où la plantation, la culture et la récolte sont faites par les machines, et non pas à la main ; et il faudra, probablement employer un engrais spécial, dans cette culture. S'il nous est possible de produire 255 gallons d'alcool avec la récolte d'un acre de pommes de terre, nous pourrons verser au producteur un prix fort rémunérateur pour son produit et en même temps, nous serons en mesure de fabriquer un alcool à un prix assez modéré pour qu'on puisse l'utiliser pour le chauffage, l'éclairage, la production de l'énergie et les usages industriels. En Grande-Bretagne, dit-on, l'alcool dénaturé se vend 36 centins et demi le gallon. Voilà comment se répartit le prix : coût réel de l'alcool, à peu près, 20 centins ; coût de la surveillance de l'Etat dans les fabriques, à peu près 9 centins ; coût de la surveillance de la vente et de l'emploi de l'alcool, un peu plus de 7 centins. A mon avis, il n'est pas légitime que l'alcool dont le coût de fabrication est de 20 centins acquitte 16 centins et demi et plus, pour frais de surveillance de l'Etat. En 1904 la Chambre des communes créa un comité spécial dans le but d'étudier cette question de l'alcool dénaturé. Ce comité présenta son rapport en 1905 et il proposa au Gouvernement de rendre moins sévères, plus élastiques, les règlements se rattachant à la fabrication, l'emploi et la vente de l'alcool dénaturé et d'abaisser notablement les frais d'inspection de l'Etat.

M. W. L. Lummis, gérant de la compagnie industrielle "Commonwealth", de Boston, Mass., a rendu témoignage devant le comité du Congrès, et s'est déclaré hostile à la loi en question. On a prétendu que si cette loi est adoptée, elle aurait pour conséquence d'ouvrir aux cultivateurs américains de nouveaux débouchés pour leurs produits. M. Lummis combat cette thèse et cherche à prouver qu'elle est dénuée de tout fondement. Si cette loi est établie, dit-il, ce ne sont pas les produits de l'agriculture américaine qui seront utilisés dans la fabrication de cet alcool.

Pour plus d'exactitude, je citerai les paroles mêmes de ce témoin assigné par les adversaires du projet de loi :

C'est un fait bien connu que tous les pays de l'Amérique centrale, de l'Amérique du sud et des Antilles produisent des milliers de gallons de mélasse de qualité inférieure qu'on détruit, qu'on brûle, ou qu'on donne aux animaux, bien qu'on en expédie une partie dans ce pays à n'importe quel prix pourvu que ce prix couvre les frais de transport. A la Nouvelle-Orléans, à Boston et à Brooklyn, cette mélasse est convertie en liqueurs de qualités inférieures. Si on n'en fait pas, actuellement, un plus grand usage, c'est parce que l'alcool de

mélasse a une odeur désagréable et une saveur qui le rend peu propre aux principaux usages pour lesquels l'alcool éthylique est surtout employé aux Etats-Unis, la fabrication des liqueurs et des remèdes.

Pour les fins industrielles, cependant, où des produits dénaturants répugnants doivent être employés, l'odeur et le goût de l'alcool de mélasse ne présentent pas les mêmes inconvénients et si la loi de dégrèvement ouvre un débouché à son emploi plus général, je ne vois pas quel autre produit pourrait lui être substitué pour la fabrication de l'alcool industriel.

Dans une autre partie de sa déposition, M. Lummis déclare qu'avec cette mélasse de qualité inférieure on peut produire de l'alcool à 12 cents meilleur marché qu'avec du maïs. Si la chose est vraie, cela nous donnerait un alcool réellement économique. On me dit que dans les îles Hawaï, on détruit tous les ans des millions de gallons de cette mélasse, pour s'en débarrasser. M. J. S. Capen, de la chambre de commerce de Détroit, a aussi été appelé à comparaître devant le comité du Congrès et s'est prononcé en faveur du projet de loi. Voici ce qu'il dit :

On peut tirer de l'alcool de tout ce qui contient du sucre ou de l'amidon et du moment que les inventeurs américains seront assurés d'un débouché aussi considérable que celui que leur procurerait cette loi, ils trouveront bien vite un procédé qui fera disparaître tout danger d'une disette de combustible.

Je prétends que l'inventeur canadien est tout aussi habile et aussi ingénieux que l'inventeur américain et il y a beaucoup de vrai dans ce que dit M. Capen. Avec les impôts excessifs qui grèvent l'alcool, il a été impossible, jusqu'à présent, de l'employer à aucun des usages dont j'ai parlé et les efforts de nos savants, de nos chimistes, de nos industriels, de nos inventeurs, n'ont pas été dirigés de ce côté. Mais abolissons l'impôt, rendons possible l'emploi de l'alcool pour des fins industrielles, et alors nos savants et nos inventeurs, stimulés par nos industriels, se mettront à l'œuvre et chercheront le procédé le plus économique pour produire l'alcool. Comme le dit M. Capen, je n'ai aucun doute que l'alcool pourra nous être fourni à un prix qui en permettra l'usage pour toutes les fins que j'ai mentionnées.

Le professeur Zintheo a exposé devant le comité des photographies et des dessins d'alambics dont des milliers de cultivateurs allemands se servent pour produire eux-mêmes l'alcool dont ils ont besoin pour leur propre usage. Le cultivateur allemand, avec les fruits trop mûrs et d'autres matériaux qui, sans cela, seraient perdus, fabrique un alcool dont il se sert pour produire la force motrice, s'éclairer, se chauffer, etc.

Quand j'ai commencé à étudier cette question, j'étais porté à croire que dans un pays comme le Canada où la population n'est pas tenue sous une stricte surveillance, je dirai même un espionnage, comme en Europe, il ne serait pas possible de permettre l'usage de ces alambics ; mais j'ai appris depuis, que ces alambics sont construits de telle sorte qu'ils ne peuvent être ouverts que par le fonctionnaire de l'Etat. La loi décrète que le fonctionnaire doit être présent et briser lui-même le sceau officiel qu'il avait lui-même placé, et que la dénaturation doit se faire en sa présence. Il me semble qu'après avoir bien étudié la question, le gouvernement canadien pourrait peut-être autoriser l'usage de ces alambics sans que le revenu ait à en souffrir.

On demandera peut-être quelle est la nécessité de dénaturer l'alcool industriel. On comprend facilement que tant qu'on jugera à propos de tirer une partie du revenu de l'Etat, d'un impôt sur l'alcool employé comme breuvage, il faut absolument, pour protéger le revenu, dénaturer l'alcool industriel, de manière à le rendre impropre comme breuvage. Le produit dont on se sert généralement pour dénaturer l'alcool de grain, c'est l'alcool de bois, mais dans certains pays on se sert aussi d'autres produits dénaturants. Quant l'alcool dénaturé doit être employé à certains usages particuliers et spéciaux, il faut nécessairement recourir à d'autres ingrédients, car l'alcool dénaturé avec l'alcool de bois, devient impropre à ces usages particuliers. Mais en règle générale, c'est l'alcool de bois qui sert à la dénaturation. Quelques-uns ont prétendu que si, dans la dénaturation, on n'emploie pas une forte proportion d'alcool de bois, on est exposé à ce que les gens s'en servent comme breuvage, après l'avoir fortement réduit. Si l'alcool a été dénaturé avec un produit nocif, fortement désagréable au goût et à l'odorat, il n'est pas probable que quelques-uns veuillent courir le risque de le réduire pour en boire. On a allégué aussi qu'il ne serait pas prudent de permettre le libre usage d'un alcool dénaturé qui pourrait causer la mort en cas d'absorption. Je ferai observer qu'au Canada et aux Etats-Unis, l'alcool de bois est communément employé, qu'on le vend partout sans autre précaution qu'une tête de mort et des tibias en croix sur le récipient. Or l'alcool de bois absorbé, est aussi dangereux et pernicieux que tout autre alcool dénaturé. Même un expert peut difficilement distinguer l'alcool de bois soigneusement rectifié, de l'alcool de grain ou de l'alcool éthylique, soit au goût, soit à l'odorat. Mais, par mesure de précaution, dans les pays où la loi permet le libre usage de l'alcool dénaturé, et où par conséquent, il s'en fait une grande consommation, on le colore. En Angleterre, il est pourpre; en France, il est coloré en vert au moyen de malachite, une matière minérale verte, de sorte que personne n'est exposé à boire cet alcool dénaturé croyant que c'est de l'alcool éthylique ou de l'alcool de grain.

Quant à la question de prix, l'alcool de bois coûte beaucoup plus cher que l'alcool éthylique, et par conséquent, plus la quantité employée dans la dénaturation est con-

M. MILLER.

sidérable, plus on augmente le prix de l'alcool dénaturé.

Le professeur Wylie, le chimiste américain éminent, dont j'ai déjà parlé, recommande l'emploi de l'alcool de bois dans la proportion le 5 à 10 p. 100, pour la dénaturation. Le comité spécial nommé par la Chambre des communes anglaise pour étudier cette question, recommande une proportion de 5 p. 100 seulement d'alcool de bois, et déclare que cette quantité est amplement suffisante pour la dénaturation. Or, pendant que le professeur Wylie recommande 10 p. 100, comme le fait le gouvernement américain, et que le comité de la Chambre des communes d'Angleterre recommande 5 p. 100, le département du Revenu de l'intérieur au Canada emploi 25 p. 100 d'alcool de bois pour la dénaturation et quelquefois, une plus forte proportion encore.

L'honorable M. Yerkes, commissaire du Revenu de l'intérieur, aux Etats-Unis, dit que pour la dénaturation, on emploie l'alcool de bois brut et non rectifié. D'autres témoins déclarent que cela n'est pas exact et que les Allemands achètent aux Etats-Unis, de l'alcool de bois, à l'état brut, pour la dénaturation, et qu'ils le rectifient en partie eux-mêmes avant de l'employer. On fait observer cependant, que l'alcool de bois brut, est un meilleur produit dénaturant que l'alcool rectifié, puisque son goût désagréable et son odeur très accentuée, en font un puissant produit dénaturant. Aux Etats-Unis, l'alcool de bois brut, se vend 40 cents le gallon, mais les fabricants américains le vendent aux Allemands 37 cents le gallon, et en Allemagne l'alcool de bois rectifié, se vend 63 cents le gallon.

Or, le gouvernement canadien, à l'heure qu'il est, paie $1.29 le gallon, l'alcool de bois qu'il achète pour la dénaturation. Ce n'est pas un reproche que je fais au département du Revenu de l'intérieur. Je suis informé qu'il a demandé des soumissions et que la plus basse qu'il a reçue était de $1.29 le gallon. Je vois par un journal commercial de Montréal, que le prix actuel de l'alcool de bois, sur le marché, est de $1 à $1.25 le gallon.

Mais je dis que si les fabricants d'alcool de bois au Canada ne veulent pas le vendre au Gouvernement au même prix que nous le paierions aux Etats-Unis, nous aurions raison de l'acheter de nos voisins, car l'alcool de bois peut être fabriqué au Canada aussi économiquement qu'aux Etats-Unis. Depuis cinq ou six ans, l'alcool de bois se vend aux Etats-Unis, de 60 à 70 cents le gallon ; je parle de l'alcool rectifié.

Ceux qui sont opposés à cette législation disent aussi que l'alcool dénaturé peut être ramené à son état primitif et que par une nouvelle distillation, les produits dénaturants peuvent en être éliminés, ce qui permettrait de s'en servir comme breuvage. Or un chimiste éminent qui a été entendu par le comité du congrès américain a déclaré que cette dénaturation à rebours coûterait plus cher que la fabrication d'une nouvelle quantité d'alcool de grain. Il a expliqué que cela demanderait une grande quantité d'eau, et plusieurs distillations successives dans des alambics perfectionnés et très coûteux, sans compter une perte considérable d'alcool. Le professeur Wylie, dit :

> Je crois que pour ramener de l'alcool dénaturé à l'état d'alcool pur, il en coûterait plus cher que pour fabriquer un nouvel approvisionnement d'alcool ordinaire, en acquittant les impôts.

L'alcool de grain, dégrevé d'impôt, sera employé pour des fins industrielles, dans beaucoup de cas où l'on emploie à présent l'alcool de bois, parce que son usage sera souvent plus économique, ou plus efficace, ou moins dangereux. Avant la fin de la guerre de Sécession aux Etats-Unis l'alcool de bois était inconnu en dehors des laboratoires des chimistes. Avant la guerre, l'alcool de grain n'était frappé d'aucun impôt aux Etats-Unis et on pouvait s'en servir indifféremment comme boisson ou pour des fins industrielles. A cette époque il s'en faisait une grande consommation, dans l'industrie, et aussi comme combustible et pour l'éclairage.

Pour acquitter la lourde dette de la guerre, le gouvernement imposa une forte taxe sur l'alcool et c'est alors que les industriels, incapables d'acquitter cette taxe, cherchèrent un substitut et trouvèrent l'alcool de bois. L'absorption de l'alcool de bois est aussi dangereuse que celle de l'alcool dénaturé.

On raconte qu'un jour quelqu'un se présenta dans une usine ou l'on fabriquait du charbon de bois et offrit d'acheter la fumée qui s'échappait des cheminées de l'usine. Les propriétaires crurent d'abord avoir affaire à un fou, mais comme il insistait, un marché fut conclu. On s'aperçut bientôt que l'acheteur de la fumée gagnait plus d'argent que les fabricants de charbon de bois, et ainsi, ce n'est pas l'alcool qui est un dérivé du charbon de bois, mais le charbon qui est un dérivé de l'alcool de bois.

Une corde de bois produit de 40 à 50 boisseaux de charbon, environ 10 gallons d'alcool et 200 livres d'acétate de chaux, et la valeur respective de ces divers produits se répartit comme suit: alcool 52:65 p. 100, acétate de chaux, 26:13 p. 100, charbon de bois, 21:22 p. 100. L'alcool tiré du bois a une valeur supérieure à celle au charbon et celle de l'acélate de chaux réunies. Le prix de l'alcool de bois donnant 95 à l'alcoomètre, depuis cinq ans, aux Etats-Unis a varié entre 50 et 70 cents, et il ne peut pas être question, par conséquent, de l'employer comme combustible, pour produire de l'énergie ou de la lumière.

M. Gray, un marchand à commission de New-York, qui s'occupe de la vente de l'alcool de bois a été appelé devant le comité du Congrès par les adversaires du projet de loi et il se prononce contre son adoption, car du moment où la loi serait votée, le marché serait accaparé par l'alcool éthylique ou l'alcool de grain, et que l'al-

cool de bois serait forcé de disparaître. Quand on lui demande sur quoi il base cette opinion, il explique que l'alcool de grain pourrait être vendu à un prix tellement bas, que la fabrication de l'alcool de bois deviendrait impossible.

Il y a un autre point que je tiens à faire ressortir, relativement à l'usage de l'alcool de grain, à la place de l'alcool de bois. L'alcool de bois est tiré du bois franc, surtout du chêne, du hêtre, du bouleau et de l'érable. Un témoin amené par les fabricants d'alcool de bois a expliqué que dans l'état du Michigan d'où il venait, il n'y aurait plus de bois franc dans quinze ans, et que les jours de l'alcool de bois étaient comptés. Un membre du comité lui demanda si certains autres états ne possédaient pas des forêts plus considérables que celles du Michigan. Il répondit qu'il s'en trouvait peut-être, mais que le Michigan occupait un bon rang sur la liste des états pouvant fournir du bois franc.

Si dans quinze ans le bois franc des forêts du Michigan doit être épuisé par la fabrication de l'alcool, les forêts du Canada ne subiront-elles pas le même sort? Il nous faudrait alors trouver un substitut à l'alcool de bois, et il vaut autant le chercher à présent.

M. HENDERSON : Sur la rive nord de la baie Georgienne n'a-t-on pas formé une société qui se propose d'extraire de l'alcool des rebuts des scieries?

M. MILLER : Je crois que oui, mais je pense que les rebuts des scieries sont employés comme combustible pour alimenter les fourneaux, mais que c'est surtout le bois qu'on emploie pour produire l'alcool. Avec le meilleur bois, on fait du bois de charpente et avec l'autre, de l'alcool. Si on peut retirer d'une corde de bois de 40 à 50 gallons d'alcool, 10 gallons de charbon de bois et 200 livres d'acétate de chaux, il n'est pas possible d'utiliser le bois d'une manière plus avantageuse, et la tentation sera forte d'employer à la fabrication de l'alcool du bois qui pourrait servir à d'autres usages.

Puisque nous nous occupons souvent du reboisement de nos forêts, je considère qu'au point de vue économique, il est préférable d'employer pour la fabrication de l'alcool, non les arbres des forêts qui ne peuvent pas être reboisées dans le cours d'une année, ni d'une génération, mais les produits de nos champs qui peuvent être ensemencés tous les printemps et moissonnés tous les automnes.

Si l'alcool éthylique était dégrevé, il remplacerait non seulement l'alcool de bois, mais aussi la gazoline. Tout le monde admet que dans beaucoup de cas, l'alcool est de beaucoup préférable à la gazoline, si on peut se le procurer à un prix raisonnable. J'ignore le nombre de réchauds et de poêles à gazoline en usage au Canada, mais des renseignements recueillis par le comité du Congrès dont j'ai parlé, il ressort que 800,000 poêles à gazoline sont en usage aux Etats-Unis. Nous connaissons tous les avantages de ces poêles et de ces réchauds. C'est une grande commodité pour les ménagères dans une cuisine ou une buanderie où on a besoin d'un feu qu'on peut allumer et éteindre en peu de temps, de manière à ne pas surchauffer l'atmosphère d'une maison déjà trop chaude. Nous savons aussi que l'usage de ces poêles serait de beaucoup plus répandu, si les gens n'avaient pas peur de se servir de gazoline. Ils redoutent les explosions et les incendies, et ils ont raison. La gazoline est un produit dangereux à employer et à garder, tandis que l'alcool est un produit absolument sûr et n'offrant aucun danger. De plus, beaucoup de compagnies d'assurances refusent d'assurer les maisons où l'on se sert de poêles à gazoline, ou augmentent leurs taux. Un autre inconvénient, c'est que les flammes provenant de la gazoline ne peuvent pas être éteintes avec de l'eau, comme les autres flammes. L'eau sur un feu de gazoline ne fait qu'activer les flammes, tandis qu'elle éteint un feu d'alcool comme un simple feu de bois.

Comme l'usage de la gazoline se répand beaucoup depuis quelques années, le prix de cet article tend à monter rapidement, et il est difficile et peut-être impossible d'augmenter la production de ce produit qui est un dérivé du pétrole, et le pétrole par le raffinage, ne donne que 2 p. 100 de gazoline. Par conséquent l'approvisionnement de la gazoline ne dépend pas de la demande de ce produit, mais de la consommation du pétrole raffiné.

Avant de terminer, on me permettra de citer un extrait d'un rapport préparé par l'honorable M. Frank H. Mason, consul général des Etats-Unis à Berlin, et adressé à son gouvernement à Washington. Dans ce rapport, M. Mason dit :

> L'exposition de cette année (l'exposition de l'empire allemand) ne fait que confirmer et rendre plus forte l'impression produite par celle de 1902 à savoir que la loi de 1887 réglementant la fabrication et l'usage de l'alcool dégrevé pour des fins industrielles est une des plus sages et les plus prévoyantes qu'il y ait dans le recueil législatif de l'empire.

Le comité du Congrès nommé pour étudier cette question entendit un grand nombre de témoins, les uns en faveur du projet de loi, les autres opposés au projet. Je ferai remarquer que l'obstacle le plus important, je dirai même le seul, est venu de l'hostilité des fabricants d'alcool de bois. S'il est jamais question de voter une loi semblable au Canada, je ne serais pas surpris de voir nos fabricants d'alcool de bois, la combattre de toutes leurs forces. A l'heure présente il y a aux Etats-Unis 118 ou 120 fabricants d'alcool de bois. Au Canada il y a à peine quatre ou cinq personnes ou compagnies engagées dans cette industrie, et se serait une folie de leur part de

combattre l'adoption d'une pareille loi, car si on permettait au Canada le libre usage de l'alcool pour des fins industrielles, toute la production des quatre ou cinq fabricants du pays serait entièrement employée pour la dénaturation de l'alcool éthylique ou l'alcool de grain qui serait consommé au Canada.

Le comité du Congrès étudia la question à fond. D'ailleurs la question n'était pas nouvelle aux Etats-Unis. Le premier comité chargé de s'en occuper, fut nommé par le Congrès en 1888, et il en a toujours été plus ou moins question depuis. Voici les conclusions auxquelles s'est arrêté le dernier comité :

1. Que l'alcool de bois constitue le produit le plus naturel de dénaturation.
2. Que les pays civilisés qui ont dégrevé l'alcool dénaturé n'ont éprouvé aucune difficulté à protéger le revenu contre la fraude.
3. Que le fisc ne perdrait presque rien.
4. Que le comité est d'opinion que la loi aurait pour effet de répandre considérablement l'usage de l'alcool.
5. Qu'un gallon d'alcool est égal à deux gallons de pétrole pour l'éclairage.
6. Qu'un gallon d'alcool produit au moins 10 pour 100 plus d'énergie qu'un gallon de gazoline.
7. Que pour la production de l'énergie, l'alcool donne de meilleurs résultats quand on y ajoute 10 p. 100 d'eau.
8. Qu'avec le maïs à 42:36 cents le boisseau (le prix moyen depuis dix ans) et avec 10 p. 100 d'alcool de bois pour la dénaturation, le prix de l'alcool de maïs dénaturé serait de 20½ cents le gallon.
9. Que la mélasse de qualité inférieure paraît être un produit de beaucoup plus économique que le maïs pour la production de l'alcool.

Le dernier paragraphe du rapport du comité est ainsi conçu :

L'alcool pourra remplacer la gazoline et la kerosine pour la production de l'énergie et de la lumière et il en résultera un grand avantage pour les cultivateurs des Etats-Unis. Il paraît raisonnable de supposer que c'est ce qui arriverait et que les avantages qu'en retirerait la grande masse de la population, ferait plus que compenser la perte temporaire que pourrait éprouver l'industrie de l'alcool de bois. Cette opinion est partagée par la grande majorité de nos concitoyens de toutes les parties des Etats-Unis et la demande de dégrèvement de l'alcool dénaturé est pour ainsi dire générale.

Si cette demande est générale aux Etats-Unis elle doit l'être ici, et si les conclusions du comité du congrès sont applicables aux Etats-Unis, il n'y a pas de raisons pour qu'elles ne soient pas également applicables au Canada. Il est possible que l'alcool dénaturé coûte un peu plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis, mais d'un autre côté, le pétrole et la gazoline coûtent aussi de beaucoup plus cher ici que dans le pays voisin.

Un mot maintenant du prix auquel le département du Revenu de l'intérieur pourrait vendre l'alcool dénaturé, s'il employait une plus faible proportion d'alcool de bois pour la dénaturation et s'il payait cet alcool de bois le prix qu'il le devrait payer. En prenant l'alcool éthylique à 25 cents le gallon, et en employant 25 p. 100 d'alcool de bois pour la dénaturation, cela donne 18¾ cents pour ¾ de gallon d'alcool éthylique et 32¼ cents pour un quart de gallon d'alcool de bois à $1.29 le gallon, de sorte que l'alcool dénaturé revient à 51 cents le gallon.

D'autre part, en ne faisant entrer que 10 p. 100 d'alcool méthylique dans la dénaturation, on obtient, à raison de 22½ cents, neuf dixièmes de gallon d'alcool méthylique valant 25 cents ; et en ajoutant un dixième de gallon d'alcool méthylique à 70 cents le gallon, prix auquel on devrait pouvoir l'acheter, on obtient un gallon d'alcool dénaturé dont le prix de revient est de 29½ cents le gallon et non de 51.

On dira peut-être que l'alcool de grain ne peut pas se fabriquer au Canada à raison de 25 cents le gallon ; mais si le Gouvernement entendait faciliter autant que possible l'usage de l'alcool dénaturé pour l'éclairage, le chauffage et les fins industrielles, il pourrait abaisser d'au moins quatre cents par gallon le coût de l'alcool de grain en enlevant le droit sur le maïs américain destiné à la fabrication des alcools dénaturés tout comme il fait dans les cas où cette graminée est destinée à l'alimentation.

Pour ce qui est de l'emploi au Canada de l'alcool dénaturé aux prix qui prévalent actuellement, je me suis donné la peine, il y a quelques semaines, d'aller me renseigner chez les quincaillers d'Ottawa ; on m'y a dit que le prix du pétrole de première qualité varie entre 25 et 30 cents le gallon. Quand je parle du prix du pétrole au Canada, j'entends le prix du gallon impérial ; et quand je donne le prix de revient estimatif, aux Etats-Unis, du gallon d'alcool dénaturé, c'est de la mesure de vin qu'il s'agit. Le pétrole coûte donc 25 cents le gallon ; d'un autre côté, on peut acheter à 50 cents le gallon de l'alcool dénaturé pouvant servir à l'éclairage. On m'a appris que, prise en petite quantité, la gazoline coûte 30 cents le gallon, et 27 cents lorsquelle est prise en grande quantité ; or comme il est établi que l'alcool produit un dixième d'énergie de plus que la gazoline, il s'ensuit que si l'on ne considère que la question de prix, l'alcool, en tant que force motrice, peut avantageusement remplacer la gazoline coûtant entre 30 et 33 cents le gallon. En outre, on sait que la puissance calorifique de l'alcool est de 60 p. 100 plus grande que celle de la gazoline, de sorte que, eu égard au prix actuel de celle-ci, on peut encore avantageusement utiliser comme combustible l'alcool coûtant 50 cents le gallon.

Il m'est indifférent que l'alcool dénaturé soit fabriqué par le ministère du Revenu de l'intérieur ou par des particuliers. Il se peut—je n'en serais pas étonné—que ce ministère continue de fabriquer de l'alcool dénaturé, de détenir un monopole très avantageux pour le pays, et qu'il soit en mesure

de fournir ce produit à bien meilleur compte que les particuliers ne pourraient le faire. Dans ce cas, il devrait acheter l'alcool méthylique au plus bas prix possible et n'en faire entrer dans la dénaturation que 10 p. 100 au lieu de 25, et établir des entrepôts de dénaturation dans les différents centres d'affaires du pays où l'on fabrique de l'alcool de grain, de manière à économiser les frais de transport. Mon honorable ami de Kent-est qui connaît à fond cette question, m'affirme qu'on peut acheter l'alcool à un prix n'excédant pas 35 cents le gallon. Quand nous aurons l'alcool dénaturé à ce prix-là, il y aura avantage réel à s'en servir pour s'éclairer, se chauffer, en tirer de la force motrice et l'utiliser dans plusieurs industries sous le rapport de l'éclairage, il sera tout particulièrement utile dans les campagnes, dans les villages qui ne sont pas, comme les villes, pourvus de l'éclairage à l'électricité.

Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur, d'avoir parlé aussi longtemps sans avoir réussi à rendre mon sujet plus intéressant ; je me suis surtout appliqué à fournir d'utiles renseignements à la Chambre.

M. PERLEY : Je dois tout d'abord féliciter l'honorable député de Grey-sud (M. Miller) de la savante étude qu'il vient de faire d'un sujet fort intéressant. Ce sujet est de la plus haute importance pour la population, et si j'ose ajouter quelques mots après ce que mon honorable ami a si bien dit, c'est que j'en ai fait moi-même une étude particulière.

Je crois que si l'on pouvait acheter l'alcool à un prix raisonnable, il s'en pourrait faire une très grande consommation au Canada aussi bien que dans les autres pays. Si l'emploi de l'alcool éthylique n'est pas plus répandu, cela provient uniquement de ce que dans la plupart des pays, le Gouvernement tire un revenu considérable des taxes qu'il impose sur l'alcool servant de boisson. Mais, comme il est dit dans le rapport déposé par le ministre du Revenu de l'intérieur, on se sert aussi de l'alcool éthylique, de l'alcool méthylique et de l'alcool dénaturé dans les arts et dans l'industrie. On trouvera à la page 1,161 des Débats la liste, fournie par l'honorable ministre, des articles dans la fabrication desquels on fait entrer l'alcool.

La principale question qui se pose, c'est de savoir par quel moyen on peut arriver à abaisser suffisamment le prix de l'alcool pour que les cultivateurs le fassent servir à des usages ordinaires, tels que l'éclairage, le chauffage, la force motrice. Il est bien certain que l'on se servirait de l'alcool éthylique de préférence au pétrole et à la gazoline si on pouvait l'acheter à un prix proportionné aux résultats qu'il donne ; c'est-à-dire que l'alcool, tout compte tenu des résultats qu'il donne, doit se vendre à aussi bon marché que n'importe lequel de ces autres produits. Nous ne pouvons compter, pour le moment du moins, que l'alcool se vende aussi peu cher au Canada qu'aux Etats-Unis ; mais comme le pétrole et la gazoline nous coûtent déjà plus cher qu'à nos voisins, nous pourrions utiliser l'alcool dénaturé, lors même qu'il se vendrait un peu plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis. Le fabricant peut fort bien payer l'alcool 50 ou 60 cents le gallon ; mais non le cultivateur.

M. MILLER.

J'ai parlé d'un rapport du ministre du Revenu de l'intérieur ; il y est dit que le prix de l'alcool au Canada est actuellement de 65 à 80 cents le gallon. Au point de vue des résultats, un gallon d'alcool équivalant à deux gallons de pétrole, il s'ensuit que l'alcool dénaturé peut facilement se vendre au Canada à un prix qui lui permette de concurrencer le pétrole et la gazoline. Je dois faire observer ici que si l'alcool s'était vendu à bon marché au Nord-Ouest au cours de cet hiver, il n'y aurait pas eu de disette de combustible, parce que les cultivateurs auraient pu fabriquer eux-mêmes à bon marché de l'alcool dénaturé dont ils se seraient servi comme combustible.

C'est de la matière dénaturante que dépend principalement le prix de revient de l'alcool dénaturé. Dans la plupart des pays, comme l'a dit l'honorable député de Grey-sud (M. Miller), c'est de l'alcool méthylique que l'on se sert pour la dénaturation ; mais on pourrait se servir à cet effet de différentes sortes de goudrons et d'huiles comme, par exemple, le goudron de houille, la térébenthine et l'huile animale ou de poisson. Ce que le Gouvernement ne devrait pas perdre de vue, c'est la recherche des moyens à prendre pour fournir aux cultivateurs la matière dénaturante à bon marché et leur permettre de fabriquer chez eux de petites quantités d'alcool avec les rebuts de la ferme. Voici ce que je lisais récemment dans un journal :

> Le commissaire du revenu de l'intérieur et M. le sénateur Hill, du Connecticut, viennent d'arriver d'Europe où ils étaient allés étudier la situation. Ils ont étudié les règlements qui prévalent en Grande-Bretagne, en France et en Allemagne, et ont constaté que l'alcool complètement dénaturé s'y achète aussi facilement que tout autre article mis en vente.
>
> En Allemagne, les cultivateurs ont sur leurs fermes de petites distilleries où ils convertissent leurs rebuts en de l'alcool dont, après qu'il a été dénaturé, ils peuvent disposer comme bon leur semble. Après avoir construit son alambic, le cultivateur n'a qu'à faire venir le préposé du revenu, qui y adapte un "récipient" construit en la manière prescrite par les règlements. Tout l'alcool fabriqué s'en va dans le récipient qui est scellé, et le cultivateur n'en peut retirer une seule goutte sans briser les scellés et sans encourir une peine sévère. Lorsque le récipient est à peu près rempli, on fait encore venir le préposé du revenu, qui détache le récipient, en mesure le contenu et surveille la dénaturation (il ajoute même certains ingrédients qui rendent l'alcool absolument imbuvable), après quoi le cultiva-

teur peut faire de son alcool ce que bon lui semble.

Voilà comment, en Allemagne, on permet aux cultivateurs de fabriquer à domicile, avec des légumes de mauvaise qualité ou des rebuts contenant de l'amidon ou du sucre, de l'alcool dont ils se servent ensuite comme force motrice sur leurs fermes, ou pour d'autres fins. Puisque j'en suis sur ce sujet, je me permettrai de signaler en quelques mots les dangers qu'offre l'emploi de l'alcool méthylique en tant que matière dénaturante. Les membres de la Chambre savent sans doute que cet alcool est un poison qu'il est très dangereux non seulement de boire, mais aussi de manier de toute façon. Ainsi, ceux qui se servent de vernis contenant de l'alcool méthylique sont exposés à perdre la vue ou à mourir empoisonnés. Je citerai à cet égard la déposition faite l'année dernière, devant le comité du Congrès des Etats-Unis, par un de mes vieux amis né en cette ville, par un de ces nombreux Canadiens qui ont su se créer une haute situation dans la république voisine. Je veux parler du Dr Casey A. Wood, aujourd'hui président de l'académie américaine d'ophtalmologie, et l'un des oculistes les plus justement renommés de Chicago. Parlant de l'alcool, voici ce qu'il disait :

Il est indiscutable qu'employé dans les arts il présente des dangers sans nombre tant pour la vie que pour la vue. Tout d'abord, lorsque le gaz qui s'en exhale pénètre dans les poumons, soit directement (comme dans l'emploi des vernis), soit lorsqu'il est brûlé dans une lampe, il est susceptible, à moins d'être mélangé à de l'air pur, d'amener la cécité. On a constaté des cas de cécité provoquée par l'absorption de l'alcool méthylique par les poumons ou par la peau, ou les deux à la fois.

En second lieu, on sait que dans les fabriques où l'on emploi de l'alcool de la Colombie ou d'autres formes d'alcool méthylique " déodorisé ", il arrive assez souvent que les employés soient portés à boire ces spiritueux. D'une part, la réclame exagérée qui se fait autour de la " pureté " de l'alcool de bois " déodorisé " et, d'autre part, le penchant qu'ont souvent les ivrognes à courir des risques, voilà ce qui fait que ces gens ne se laissent pas effrayer par ces poisons, et explique bien des décès et nombre de cas de cécité. Chaque fois que les ouvriers ont de l'alcool à leur portée, ils sont enclins à le boire à tout hasard, pour le plaisir de s'enivrer, surtout si cet alcool n'a rien de répugnant pour l'odorat et le goût, et qu'il ressemble à de l'alcool éthylique.

Toutefois, la consommation des liqueurs frelatées occasionne plus de décès et de pertes de la vue que l'inhalation ou l'absorption de quelque autre manière de l'alcool méthylique par les ouvriers des arts industriels. Ces victimes de leur confiance mal placée se recrutent généralement parmi les buveurs de whiskey ordinaire et autres spiritueux frelatés, mais on signale de nombreux cas fatals d'intoxication ou de perte de la vue qu'il faut attribuer à l'absorption d'essence méthylique de menthe, de médecines brevetées (dont le principal dissolvant était l'alcool " déodorisé ") l'eau de Cologne, le " bay-rum ", dit de la Colombie ou des colonies, au lieu de l'être avec de l'alcool ordinaire de grain. En pareil cas, l'individu boit une ou plusieurs de ces drogues à cause de leurs effets enivrants, et s'aperçoit trop tard qu'il a ingurgité un poison quelconque.

On s'explique aisément que ces décès et ces cas de cécité soient si rares sur le continent européen, où l'alcool éthylique se vend à bon marché. Quelles que soient les étiquettes que l'on mette sur les bouteilles ou les colis, l'esprit de bois ne cessera de faire des victimes tant qu'il sera loisible aux gens d'absorber un poison qui, comme l'alcool de la Colombie ou certains autres alcools " déodorisés ", ressemble d'une manière si frappante à l'alcool éthylique.

Le salut réside dans l'importation libre pour les fins commerciales, de l'alcool éthylique auquel on mêlerait quelque ingrédient protecteur de mauvaise odeur, correspondant au " Brennspiritus " allemand. Une autre mesure effective consisterait à ne frapper l'alcool éthylique d'aucun droit, ou seulement d'un droit à peu près nominal, et à interdire formellement la fabrication ou la vente de l'esprit de bois " déodorisé ".

Comme l'a dit mon honorable ami de Grey-sud (M. Miller), la fabrication de l'esprit de bois se fait actuellement tout comme celle de l'alcool éthylique. Lorsqu'il est rectifié et déodorisé, il faut être spécialiste pour le distinguer de l'alcool ordinaire. Je ne m'explique pas qu'il en soit ainsi, et la loi devrait interdire la déodorisation et la rectification de cet alcool. Je ne sais pas l'usage auquel l'alcool de bois s'adapte mieux que l'alcool éthylique. Le premier peut servir à certaines fins particulières qui iront sans cesse en augmentant, mais il ne devrait pas être mis en vente à l'état rectifié et déodorisé, parce qu'il est alors impossible de le distinguer de l'alcool éthylique ordinaire.

Voilà ce qui me fait dire que le Gouvernement devrait s'efforcer tout particulièrement de découvrir quelque ingrédient dénaturant moins coûteux et moins dangereux que l'esprit de bois. S'il y réussit et qu'il parvienne à organiser des mesures pour qu'il soit loisible aux cultivateurs de fabriquer eux-mêmes cet alcool et de l'utiliser chez eux, ce sera le plus grand service qu'il aura pu rendre au pays et plus particulièrement aux cultivateurs du Nord-Ouest.

En faisant son exposé budgétaire, le ministre des Finances, a dit :

Ce sera une surprise pour un grand nombre d'apprendre que les Canadiens jouissent depuis plusieurs années du privilège dont jouiront les Américains après le 1er janvier prochain.

Il s'agissait du 1er janvier de cette année. Je me permettrai de faire observer à l'honorable ministre que ce qu'il a dit là n'est pas tout à fait exact. Il est vrai que l'alcool dénaturé se fabrique depuis des années au Canada, mais non dans les conditions qui prévalent aux Etats-Unis depuis le premier du mois courant. Au Canada, la fabrication de l'alcool dénaturé ne se fait qu'à Ottawa, et c'est l'Etat qui en a

le monopole, tandis que le gouvernement américain veut que cette fabrication se fasse en différents endroits des Etats-Unis, et entend substituer quelque autre dénaturant à l'esprit de bois.

La monopolisation par l'Etat de l'alcool dénaturé est de nature à priver le pays des avantages sans nombre qu'il pourrait retirer de cette industrie, l'alcool éthylique étant un produit très utile que l'on pourrait acheter à bon marché, si la dénaturation en était faite de façon convenable.

M. R. L. BORDEN : Quel en serait le prix de revient?

M. PERLEY : Comme l'a dit l'honorable député de Grey-sud (M. Miller), on dit qu'aux Etats-Unis l'alcool ordinaire revient à 15 cents le gallon ; c'est-à-dire que lorsque le maïs se vend 30 cents le boisseau, le prix de revient de l'alcool est de 15 cents le gallon.

Le Dr Wiley, que mon honorable ami de Grey-sud a déjà cité, prétend que l'alcool fabriqué avec la tige entière du maïs ne coûte que la moitié de celui qui provient de la distillation du seul grain de maïs. Voici ce qu'il dit à ce propos :

L'analyse révèle qu'à l'époque où l'amidon, le durcissement, vient compléter le grain. la tige renferme autant de matière fermentescible que le grain lui-même. En l'utilisant alors, comme je l'ai fait au cours de mes expériences, son rendement d'alcool est à peu près le même que celui du grain. Quand elle est sèche, elle ne contient plus qu'un soupçon de matière fermentescible. Distillée à cette époque-là, son rendement d'alcool atteint à peu près le double de ce qu'il est lorsqu'elle est séchée.

C'est-à-dire que lorsqu'on distille la tige entière, l'alcool coûte la moitié moins cher que lorsqu'on ne le fabrique qu'avec le grain ordinaire. Pour les raisons que j'ai déjà mentionnées, le gouvernement américain envoie ces agents en Allemagne étudier un produit dénaturant économique et un moyen de permettre aux cultivateurs et à la population rurale tout entière de fabriquer l'alcool sur les lieux en petites quantités de manière à économiser le coût d'un double transport, et cela sans nuire au revenu. Le cultivateur pourrait ainsi retirer la plus grande somme possible d'avantages en fabriquant son alcool lui-même et en l'utilisant sur place. Pour cette raison, j'appuie avec plaisir la résolution et j'espère que le Gouvernement s'en occupera le plus tôt possible, et trouvera un moyen pratique de procurer à notre population les grands avantages de l'alcool à bon marché.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Comme je désire faire quelques observations sur ce sujet et exposer la manière de voir du département et vu qu'il n'est guère possible de le faire avant six heures, je propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS.

La Chambre ordonne, sans discussion, le dépôt des documents suivants :

Copie de toute correspondance et communications écrites échangées entre des juges des cours provinciales et le ministre de la Justice ou quelque membre ou officier du Gouvernement depuis l'adoption du Statut fédéral 4-5 Edouard VII, chapitre 31, au sujet de l'article 7 dudit acte ou au sujet des juges qui agissent en qualité d'administrateurs ou de fidéi-commissaires de succession, de directeurs ou gérants de compagnies, corporations ou maisons d'affaires, ou d'arbitres dans les questions en litige ou qui s'occupent d'autres affaires extrajudiciaires; aussi, copie d'une lettre circulaire aux juges par le ministre de la Justice et mentionnée par le ministre dans les débats de la première session de 1906 à la page 1627, et des réponses des juges à cette lettre circulaire.—M. Lennox.

Etat indiquant, (1) toutes les ventes de terres fédérales de la contenance de 160 acres, et plus, dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, qui ont été faites par le Gouvernement (à l'exclusion des terres réservées pour les écoles) depuis le 1er janvier 1905, avec les prix obtenus et les dates des ventes; (2) toutes les ventes négociées mais non complétées à la date actuelle, pour des étendues de terres excédant 160 acres, les noms des particuliers ou corporations intéressées, l'étendue des terres dans chaque cas, le prix exigé et la raison de la vente.—M. Lake.

Copie de toute correspondance, papiers et rapports faits par les officiers du département de la marine, ou par le capitaine Wakeham ou autre au sujet du renvoi du service de R. P. Dubé, 2me second à bord " La Canadienne ". Et aussi copie du rapport fait par ledit R. P. Dubé au département de la Marine au sujet de l'incendie à bord de l' "Aberdeen" le 10 novembre 1905.—M. Gauvreau.

Copie de toutes demandes pour affermage de terres à pâturage dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, entre le 1er février et le 1er août 1905.—M. McCarthy (Calgary).

Copie de tous papiers, correspondance, rapports, plans et profils, et évaluations de coût, reçus en aucun temps par les commissaires du chemin de fer transcontinental, ou par le département des Chemins de fer, concernant a) la partie du tracé dudit chemin de fer entre le pont de Québec et le voisinage de la frontière du Maine, tel que cette partie du tracé a été approuvée ou adoptée, ou concernant toutes suggestions faites pour changer le tracé de cette partie de la ligne; aussi, concernant b) toute autre recommandation d'un autre tracé pour cette partie dudit chemin de fer entre les points susdits, mais passant par le lac Etchemin et connu généralement sous le nom de tracé Morin.

Aussi, copie de tous arrêtés du conseil approuvant, adoptant ou concernant aucuns desdits tracés entre les points susdits.—M. Morin.

M. R. L. BORDEN : Quels seront nos travaux demain.

Sir WILFRID LAURIER : Les bills du ministère de l'Agriculture.

L'hon. M. FISHER : L'inspection des viandes, d'abord, et les entrepôts frigorifiques ensuite.

(La séance est levée à six heures.)

INDEX

TROISIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

Adamson, A. J., *Humbolt.*

Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3606 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 21), modifications et refonte des lois y relatives, 2e l., 4907 et suiv.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard, Ont.*

Belleville: salle d'armes, (sub.) 4148.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1350 et suiv.; comité, 1674 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 692.
Fernie: édifice public, (sub.) 4173.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 4150.
Hamilton: bureau de poste, (sub.) 4152.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7055 et suiv.
Indiens: inspection et évaluation de leurs bois de service, (sub.) 7498.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 7651.
London: bureau de poste, (sub.) 4152.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7859 et suiv.
Phares, (sub.): construction, etc., 6047.
Postes, (sub.): administration, 2892, 2903 et suiv.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 4156.
Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1237 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4902, en comité, 5067 et suiv.
Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5871.

Ames, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Alberta: recensement provincial, services de M. T. A. Brick, (int.) 1174.
Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 6193.
Aylmer, F. W. ingénieur: emploi, démission, (mot. pour doc.) 596.
Baddeck: quai, (sub.) 6195.
Baie-Saint-Laurent: port, (sub.) 6196.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Barachois de Malbaie: jetée, (sub.) 6273.
Big-Lorraine: dragage, (sub.) 6196.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6090 et suiv.
Carbure de calcium: achat par le min. de la Marine, (int.) 745.
Carson, H. J. et Cie, vente de vieux fer à cette maison, (int.) 3964.
Chemins de fer de l'Etat: travaux exécutés par E. A. Walberg, (int.) 1088; marchés pour approvisionnements et fournitures, (mot. pour doc.) 1188.
Chemin de fer de Montréal et des Comtés du centre, pose de rails dans la rue du Moulin, (int.) 8211.
Chemin de fer Transcontinental-National: explorations, coût, (int.) 1443; comptabilité, (int.) 3751; obligations garanties, (int.) 3752; construction de la division ouest, dépenses, (mot. pour doc.) 4185.
Compagnie dite "Athabasca Fish Company": baux, loyer, opérations, etc., (mot. pour doc.) 1103, 3970; baux et arrangements avec le Gouvt, (mot. pour doc.) 1103, 6038.
Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Life Insurance Company" bill (n° 81), (sur mot. pour 3e l.) 4704.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2622 et suiv., 2735 et suiv.
Compagnie d'irrigation Robins, demandes de terrains, (int.) 499, (mot. pour doc.) 509; projet, travaux, achat de terres (int.) 1097, 1176-1177-1178; nature du sol, eau, etc., rapport par M. Stewart, (int.) 2211.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5232, 5252 et suiv.
Cow-Bay: brise-lames, (sub.) 6198.
Dimanche: observance du, interprétation de la loi y relative, (int.) 4760.
Doukhobors: recensement de leurs colonies en 1905 et 1906, rapport de M. Spears, (mot. pour doc.) 2214.
Edifices publics : coût, (int.) 1436.
Eskasoni: quai, (sub.) 6206.
Fleuve Fraser: travaux, (sub.) 7189.
Glace-Bay: port, (sub.) 6210 et suiv.
Grand-Etang: chenal, (sub.) 6214.
Hôpitaux de la marine, (sub.): 6056 et suiv.
Houille: soumissions demandées par le ministère de la Marine pour houille livrable à Sorel, (int.) 746.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Intercolonial: tarif de transport des marchandises, (mot. pour doc.) 754; tarif de transport des voyageurs, (mot. pour doc.) 755; achat de fournitures de la "New-Brunswick Supply Company", (int.) 1089; tarif régulateur, (mot. pour doc.) 1156-1157; ferrailles trouvées dans les ruines après l'incendie des ateliers de Moncton, vente, (int.) 3963; wagons en service sur lignes américaines, (int.) 7199, 7450; améliorations à Sainte-Rosalie, (sub.) 7734 et suiv.
Irrigation: cession de demandes, (int.) 1862.
Jersey-Cove: quai, (sub.) 6225.
Lac Porter: canal, (sub.) 6236.
Levés hydrographiques, (sub.) 6053 et suiv.
Little-Currant: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7149 et suiv.
Manitoba: ports et rivières, (sub.) 7184 et suiv.
Marine: médecin-inspecteur à Canso, (int.) 499.
Marine marchande du Canada: bill (n° 108) modifiant la loi y relative, 2e l., comité et 3e l., 4805, 4806.
Marine et Pêcheries, (sub.): ministère, stations de sauvetage, 7892; réorganisation de la comptabilité, 7892 et suiv.
Moncton: "Old Trotting Park" expropriation, (int.) 4012.
Montréal: école militaire, choix d'un emplacement, (int.) 1854; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding) 7283 et suiv.
Pâturage: baux, concession, (int.) 502, (mot. pour doc.) 509; baux en vigueur en juin 1906, (int.) 1098; concession d'un terrain à Brown, Bedingfield et al., (mot. pour doc.) 1188; baux, loyer supplémentaire à défaut de paiement du loyer, (int.) 1606; bail à J. R. Craig, (int.) 1862; baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur obsev. Herron) 3590 et suiv.
Pêche: privilèges accordés sur la Saskatchewan-nord, (int.) 1442.
Phares, (sub.): gardiens, 6041 et suiv.; construction de phares, etc., 6046 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.); 6078 et suiv.
Pointe-de-l'Eglise; aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Québec: améliorations au port, (sub.) 6158 et suiv.
Rivière Coquitlam: travaux, (sub.) 7189.
Saint-Fulgence quai, (sub.) 6314.
Saunders, B. J., emploi, (int.) 500.
Sénat: nomination d'un sénateur pour la division de Rougemont, (mot. pour doc. y relatifs,) 6186, 7203, 7729.
Tarif, discussion: 1ère résolution, 576; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1946; article 527, 2441 et suiv.; article 622, 2482; effets de colons, 2485 et suiv.; article 708, 2486 et suiv.; article 135, (sucre) 4290.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6049 et suiv.
Terres fédérales: au nom de qui est inscrit le ¼ n.e., sect. 2, towns. 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien, (int.) 502; terres retirées des réserves d'abreuvoir, qu'en a-t-on fait? (int.) 981; inspections et rapports concernant certaines terres de l'Ouest, (mot. pour doc.) 1104; ¼ sud-est, sect. 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, ouvert pour inscriptions de homesteads, (int.) 1176; homesteads non patentés, inspection

Ames, Herbert B.—*Suite.*

en avril 1906, (mot. pour doc.) 2214-2215; terres boisées vendues ou louées, après celles mentionnées dans le document de la session, (n° 90), déposé 9 avril 1906, etc., (mot. pour doc.) 4601; bill (n° 21), modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l., 4829 et suiv.
Victoria: port, dragage, etc., (sub.) 7190.
Yarmouth: port, (sub.) 6247.

Archambault, Joseph Eloi, *Berthier.*

Postes, (sub.): administration, 2892 et suiv.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*

Affaires indiennes: (mot. pour doc.) 2494.
Arpentages, (sub.) 7460.
Banques: fonds de l'Etat y déposés, intérêt sur iceux, (int.) 4349, (mot. pour doc.) 4601.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 4148.
Cartes: publication, (sub.) 3263.
Cartes du Canada et des T.N.O.; gravure, etc., (sub.) 7480.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7609 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7130 et suiv.
Commission géologique, (sub.): 3259.
Conserves alimentaires. nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 838 et suiv.; bill (n° 33), en comité, 1666 et suiv., 2071.
Dayley, M. B. A., emploi, (int.) 2048.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6454 et suiv.
Edifices publics, (sub.): 4150; surveillants, aides, etc., (sub.) 4175.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7227 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résolution Fisher, (observ.) 541: vente, (int.) 735; bill (n° 20), établissement, aide à cette fin, 2e l., 2515 et suiv.; comité, 2545 et suiv.; transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5296 et suiv.
Exportations: en 1906, valeur, (int.) 4010.
Forage, (sub.): pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259 et suiv.
Fromage: manutentionnement, coût, (int.) 4349.
Frontière: entre Canada et Etats-Unis, délimitation, relevé, (int.) 1659; rapport de M. Daly, dépôt, (int.) 3266.
Graines: graines de semence, division au min. de l'Agr., personnes y employées, (int.) 1178; rapports adressés aux marchands de graines, plaintes des cultivateurs, (int.) 1179.
Grand-Bend: jetée, dépenses, (int.) 7144.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7337 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3409, 3436 et suiv., 3476 et suiv., 3986 et suiv., 3e l., 5156 et suiv.; amendement, 5166, rejeté, 5167; grèves sur le point d'éclater, (rép. à int. Borden) 6036 et suiv.
Hamilton: salle d'exercice, (sub.) 4151.
Immigrants: dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139.
Immigration: combien d'agents en Allemagne? etc., (int.) 2047.
Importations de l'étranger bénéficiant de la préférence britannique, comme la coutellerie, etc.; (observ.) 4996.
Indiens: terres vendues depuis 1896, (mot. pour doc.) 510, 1750; instruction, livres et

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*
instituteurs, (int.) 2666, (mot. pour doc.) 2929-2930; terres vendues par le Gouvt depuis 1896, (mot. pour doc.) 510, 1750, 4252 (int.) 2927; terres non encore vendues, superficie, (int.) 3076; agents et instituteurs: fonctions, appointements, nombre d'écoles, etc., (int.) 3746 : internats, construction, coût, (int.) 4348; indiens d'Ontario et de Québec, (sub.) 7484 et suiv.
Industrie: formulaires de recensement y relatifs, (int.) 4355.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6969.
Jackson, J. B., de Leeds, Angleterre: lettres concernant commerce avec l'Allemagne, (mot. pour doc.) 6038.
London: bureau de poste, (sub.) 4152.
Medicine-Hat: édifice public, (sub.) 4171.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7388 et suiv., 7413 et suiv.
Musée Victoria: échantillons, (sub.) 3268 et suiv.
New-Westminster: édifice public, (sub.) 4174.
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3264, 3267.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3704 et suiv.: hôtel des monnaies, 3720 ; édifices du Parlement, agrandissement, 3725 et suiv.; musée Victoria, 3733; nouveaux édifices, (bureaux administratifs) 3734 et suiv., 4079 et suiv.; édifices publics, aménagement, (sub.) 4154.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4019.
Pointe-Edouard: dragage, (sub.) 7156.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7171 et suiv.
Postes: messagerie postale, teneur de la législation y relative, (int.) 634; poste rurale, établissement, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2931; (sub.); service postal, 3249 et suiv.; service postal au Yukon, 3258; bill (n° 113), modification de la loi, en comité 7218 et suiv.
Produits périssables: inspecteurs des, (int.) 2049.
Québec: compagnie du pont: (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7436.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int.) 3737, 3744, 4082, 4083, 4099.
Rivière Sainte-Claire: dragage, (int.) 1989.
Saint-Joseph: quai, achèvement, (int.) 7144.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4172.
Stations agronomiques: station centrale, suppression de la basse-cour, (int.) 1178.
Sucre: d'où importé? (int.) 588.
Tabacs: timbres sur iceux, (sub.) 7501.
Tarif: tomates fraîches, 1935; article 87, légumes n.a.p., 1941; discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 891 et suiv.; 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1043 et suiv.; article 4, 1302; article 10, 1304; article 95, 1960; article 73, 4279; articles de fleuristes, 4281; tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, droits perçus, (int.) 1167; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. pour doc.) 1189.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (observ.) débat, 6825 et suiv.
Toronto: douane, (sub.) 4159; casernes, (sub.) 4165.
Vancouver: édifice public, (sub.) 4174.

Avery, Melzar, *Frontenac.*
Barachois de Malbaie: jetée, (sub.) 6274.
Postes, (sub.): administration, 2867 et suiv.

Aylesworth, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*
Alberta et Saskatchewan: provinces, modification des conditions d'exécution de la loi y relative, bill (n° 146), 1ère l., 5951; 2e l. et comité, 7650; comité, 7791; 3e l., 7792.
Assurances: commission des, correspondance, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2420, 2421. rapport, dépôt, (rép. à int. Porter) 2999; M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour aider à la commission (rép. à int. Foster) 3749, (rép. à int. Boyce) 3756; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4030; coût de la commission, combien payé à MM. Shepley et Tilley, correspondance du ministre de la Justice, etc., (rép. à int. Foster) 4353; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6501 et suiv., 6586 et suiv., 6686 et suiv.; rapport de la commission, traduction en français, (rép. à int. Lavergne) 8212.
Aylesworth, hon. A. B., discours à Wiarton, (rép. à int. Robitaille) 487.
Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6789 et suiv.
Canada et provinces d'Ontario et de Québec; frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre, (sub.) 8198.
Chemins de fer: bill (n° 75) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 1850; vente des billets, (rép. à int. Maclean) 7514; bill (n° 75) pour modifier loi de 1903, 2e l., et comité, 7619 et suiv.; mot. pour 3e l., 7643.
Chemin de fer canadien du Pacifique: imposition de ses terres, appels dans certaines causes pour taxes, (rép. à int. Lake) 3479, 4816.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7530 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2168 et suiv.; bill (n° 86) modifiant la loi relative au chemin de fer T. N. quant aux salaires des ouvriers, 1ère l., 2205; 2e l., comité et 3e l., 2560.
Code pénal: bill (n° 136), modification, quant au maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics, 1ère l., 5180; 2e l., comité et 3e l., 7585-7587; bill (n° 145), modification quant au lieu où juger un prévenu, dans un territoire non organisé, 1ère l., 5950; 2e l. et comité, 5951; comité et 3e l., 7207-7212.
Compagnie de la baie d'Hudson: réclamation de ses serviteurs retraités, (rép. à int. Foster) 1181, 6188.
Cour d'appel dans la Colombie-nAglaise : établissement, (rép. à int. Ross) 5102.
Cour du Banc du Roi au Manitoba: nomination d'un nouveau juge, (rép. à int. Roche) 5012.
Cour d'échiquier: registraire, appointements, (sub.) 6443, projet de résol., 7458; bill (n° 171) pour modifier la loi à ce sujet, 1ère l., 7459; 2e l., comité et 3e l., 7756-7757.
Cour supérieure de la province de Québec: juges ayant demandé un congé depuis six mois, (rép. à int. Delisle) 3074.
Cour suprême du Canada: nomination d'un nouveau juge, à être choisi parmi le barreau de la province de Québec, (rép. à int. Delisle) 3073; bibliothèque, achat de livres, (sub.) 7908.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*

Cour suprême de la Colombie-Anglaise: poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (observ.) 600; (rép. à int. Macpherson) 744; nomination de M. le juge Clements, (rép. à int. McCarthy) 1093.

Cour suprême du Nouveau-Brunswick: nomination d'un septième et nouveau juge, (rép. à int. Foster) 6953.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (rép. à int. Borden) 244, 2280, débat, 2280 et suiv., 3077, 3093, (débat sur int. Borden) 4046 et suiv.; vacance, nécessité de nommer un nouveau juge, (rép. à observ. Borden) 5677, 7202.

Cour suprême de la Saskatchewan: traitement des juges, (projet de résol.) 6564.

Décrets du conseil: codification, (rép. à int. Borden) 5103.

Dimanche: observance du, interprétation de la loi y relative, (rép. à int. Ames) 4760; la loi du dimanche prohibe-t-elle la distribution de publications américaines pour les écoles du dimanche? (rép. à int. Marshall) 5181; observance du dimanche, loi y relative, services d'hommes de loi à ce sujet, (sub.) 7091.

Documents: dépôt, retard, (rép. à observ. Foster) 3094.

Elections: élection de London, enquête, (rép. à int. Blain) 234: à quand projets de loi modifiant loi électorale? (rép. à int. Borden) 2724.

Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 60) ayant pour objet de la réglementer, 1ère l., 1340; 2e l. et comité, 2302-2310 et suiv.; comité, 4765, amend. Lancaster, 4766, rejeté, 4804; amend. Borden, 4805, adopté, 4805; comité, 4819; 3e l., 4819, 5103 et suiv., amend. Borden, 5110, rejeté, 5114; amend. Sproule, 5110, rejeté, 5114; amend. Lancaster, 5114, rejeté, 5125; (amendement du Sénat) 6957, adopté, 6958.

Ficelle d'engerbage, fabrication: bill (n° 174), amend. du Sénat, 8213.

Fleuve Saint-Jean: contamination de ses eaux, (rép. à int. Wilmot) 6193.

Gendarmerie fédérale, (sub.) 6949.

Henderson, Alexander, hon. juge, démission, (rép. à int. Borden) 2213.

Hyman, hon. C. S., démission, (débat sur int. Borden) 3207; (débat sur observ. Lavergne, et sur mot. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4916 et suiv.

Intercolonial: prolongement jusqu'à Montréal, modifiant l'acte passé à ce sujet, 1ère l., 1159; en comité, 2557 et suiv.; accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3529.

Interprétation: bill (n° 116) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 4814: 2e l., comité et 3e l., 5172.

Juges: juges en fonction, directeurs de compagnies, etc., (rép. à int. Boyer) 2212, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3575; (voir aussi "cours", sous lettre "C"); juges en retraite exerçant le droit, (rép. à int. Delisle) 3481, 3757; juges des cours de comté de la Colombie-Anglaise, traitement, projet de résol., (mot. demandant qu'il soit biffé) 3966; choix des juges devant siéger en revision ou comme juges *ad hoc* en appel, (rép. à int. Beauparlant) 5008; juges Paradis, Cook, Charbonneau, Carroll, Hutchinson, Lemieux et Rochon, dépenses de voyage, (rép. à int. Bergeron) 5012, 5013, 5014, 5015; juges de la cour d'appel, de la cour du banc du roi, du Manitoba, et des cours de comté de la Colombie-Anglaise, augmentation de traitement, (projet de résol. à cette fin) 5954; juges, Alberta et Saskatchewan, traitement, projet de résol.) débat, 7648 et suiv.; juges, Manitoba et Colombie-Anglaise, (projet de résol. pour augmenter leur traitement) 8001 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 8011-8012.

Liquidations judiciaires: bill (n° 147), modification de la loi y relative, 1ère l., 5951; 2e l., comité et 3e l., 7212-7213.

Lloyd, F. H., condamné au pénitencier, (rép. à int. Walsh) 3079.

Magee, M. le juge, retard à rendre jugement dans causes entendues, (rép. à int. Taylor) 916, 1988.

Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1ère l., 7912; en comité, 8062 et suiv.

Mullin, J.: avancement et augmentation d'appointements, (sub.) 7904 et suiv.

McGillivray, M.: avancement et augmentation d'appointements, (sub.) 7905.

McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (rép. à int. Crocket) 2213, 2366.

Ouimet, hon. J. A., juge en retraite, président de la banque d'Epargne de Montréal, (rép. à int. Delisle) 4178.

Pénitenciers: rapport, dépôt, 1339; pénitencier de Kingston, grâce accordée à certains détenus, (rép. à int. Devlin) 2662; employés des pénitenciers, nombre, salaires, etc., (rép. à int. Macdonell) 2920; pénitenciers, (sub.) 8197.

Police fédrale: rapport, (dépôt) 1158.

Port-Hope et Charlotte, (N.Y.): service de transbordeur entre; (débat sur observ. Ward) 7815 et suiv.

Provinces maritimes: représentation à Ottawa (débat sur mot. Hughes) 2231.

"Quahaug", (espèce de moule): pêche, règlements à ce sujet, prix, etc., (rép. à int. Lefurgey) 1182.

Quibell, W. A., emploi, (rép. à int. Boyce) 2923.

Rivière Allegash: détournement de ses eaux, (rép. à int. Michaud) 6821.

Saint-Louis, Horace: emploi, (rép. à int. Elson) 3756.

Sentences pour un terme indéfini, et mode de preuve, remarques du juge McMahon, (rép. à observ. Borden) 3968.

Simcoe: comté, plaintes contre le juge puisné de la cour de comté, (rép. à int. Conmee) 3756.

Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4261 et suiv.

Statuts fédéraux: refonte et traduction, (sub.) 8198.

Statuts refondus: communication aux députés, quand?, (rép. à int. E. D. Smith) 498; bill (n° 19) concernant la version française des statuts refondus, 1ère l., 977; 2e l. et comité, 1551, 1559; 3e l., 1593-1596; amend. Bourassa, 1593, rejeté, 1595-96; dépôt d'un exemplaire des statuts refondus, 1520; distribution (rép. à int. Foster), 1663, 1857; distribution dans l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 2206; distribution de feuillets volants, (rép. à int. Taylor) 2663; traduction en français, (rép.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*
à int. Lavergne) 3283; erreurs de texte, correction, (rép. à int. A. Lavergne) 5451; bill (n° 148) modifiant l'annexe "A", 1ère l. 6058; comité, 6954; 2e l., 6958.
Steamer "G. A. McKeen": naufrage (rép. à int. Lefurgey) 1186.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7930 et suiv.
Tarif : substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1276.
Tellier, hon. juge: dépenses de voyage, (rép. à int. Beauparlant) 5008, 5015, 6821.
Toronto: hôtel des postes, succursale dans Toronto-centre, (rép. à int. Bristol) 5015.
Yukon: allocations de subsistance aux juges (sub.) 8195 et suiv.

Barker, Samuel, *Hamilton-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 154 et suiv., 167.
Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6794 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7623 et suiv.
Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, en comité, 5688 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: charge de comptable en chef, a-t-elle été abolie? (int.) 748.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7404.
Chemin de fer Transcontinental-National: commission, dépôt de son rapport, (int.) 1081; (débat sur mot. Crocket pour doc.) 3235 et suiv.
Cigarettes: interdiction, débat sur projet de résol. Blain) 4218 et suiv.
Cochrane, George, Moncton, paiement à lui fait, (mot. pour doc.) 751.
Compagnie dite "N. A. Trading Co.", correspondance, paiements à elle faits, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 1108; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6024 et suiv.
Comptes publics: comité, sixième rapport, (mot. pour discussion, et pour impression et inscription, aux procès-verbaux, du texte des délibérations accompagnant ce rapport) 4924, (débat sur conclusions du sixième rapport) 5184 et suiv.
Elections: de London, 1905, Elgin-est, et Bruce-nord, 1906, instructions données, etc., (mot. pour doc.) 831.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3446 et suiv., 3983 et suiv.
Intercolonial: achat de terrains à Halifax, (mot. pour doc.) 250; M. Bruce McDougall, vérificateur des comptes, (int.) 736; achat d'huile, (int.) 737; permis de circulation à sir Wm. Mulock, (int.) 737; conduite de certains employés, (mot. pour doc.) 751; achat d'huile, (mot. pour doc.) 831 ; vente de vieux fer, etc., à la "Record Foundry Company," sommes payées par cette dernière, mot. pour doc.) 831; retards dus à la mauvaise qualité du charbon, (int.) 1866.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6220.
Middle-County: port, quai, (sub.) 6229.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7417 et suiv.

Barker, Samuel—*Suite.*
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3265.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8159.
Serment: à faire prêter aux électeurs, formule, (observ.), débat, 8094 et suiv.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adopt.) 7974 et suiv.
Tarif: chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4500; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4710, 4726, 4734.

Barr, John, *Dufferin,*
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l., 660; bill (n° 6), en comité, 3811 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7557 et suiv.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4212 et suiv.
Compagnie dite "N. A. Trading Co.", correspondance, paiements à elle faits, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 1109.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1365; comité, 1680 et suiv., 2072.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6453 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exploitation d'énergie électrique, etc., en comité, 2326 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7225 et suiv.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3044 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2510.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3105 et suiv., 4109 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: communications avec la terre ferme, en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3308 et suiv.
Immigrants: agents nommés pour les aider à obtenir de l'emploi, (int.) 5015; agents et employés, (sub.) 6901 et suiv.
Orangeville: receveur de la poste, décès et remplacement, (int.) 7452.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3714 et suiv.; édifices du Parlement, agrandissement, 3723 et suiv.
Patrick, J. A. M., emploi, (int.) 590, 596.
Pisciculture : établissement, (sub.) 6067 et suiv.
Postes, (sub.) administration, 2878 et suiv.; service postal, 3257 et suiv.; receveurs de la poste à la campagne, augmentation de leurs appointements, (sur observ. Lennox) 6807.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1034 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1236 et suiv.; article 10, 1321 ; article 17, 1400; article 43, 1410; article 55, 1413: sagou et tapioca, 1922; foin et paille, 1925 ; article 219, 2183 ; ajustages en fer ou en acier, 2201; article 555, laine, 2456 et suiv.; effets de colons, 2486.
Terres fédérales: demandes de terres dans la Saskatchewan par MM. McCracken et McCann, (mot. pour doc.) 599; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4958 et suiv., 5024 et suiv.; l'honorable ministre de l'Intérieur fera-t-il adopter ce projet de loi au cours de la présente session? (int.) 6038.

Beauparlant, Aime M., *Saint-Hyacinthe.*

Débats: publication de la version française, retard, (observ.) 3658.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2495.
Fromage: nomination d'arbitres officiels à Montréal, (int.) 1661.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3152 et suiv.
Intercolonial: train express de minuit entre Montréal et Lévis, le ministère des Chemins de fer se propose-t-il de le rétablir ? (int.) 3281.
Juges: choix des juges devant siéger en revision ou comme juges " ad hoc " en appel, (int.) 5007.
Saint-Charles: bureau de poste, indemnité à la directrice pour perte de son mobilier, (int.) 1661.
Tarif: discussion en comité, article 526, 2440.
Tellier, hon. juge, dépenses de voyage, (int.) 5007, 5015.

Beland, Henri Severin, *Beauce.*

Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3180 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2678.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*

Antigonish: édifice public, (sub.) 4101.
Assurances: commission des, allégations contre certains députés et ministres, dans son rapport, (débat sur observ. Bourassa) 4522 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5584, 5668; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6552 et suiv.
Baie Georgienne : petite-île Beausoleil, et île Baxter, vente, (int.) 2924, 3079; île Bone, vente, (int. Bennett) 3078.
Bois: quantité importée en 1905-1906, (int.) 591.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 4746.
Canal de la baie Georgienne, embouchure du canal, (int.) 3746.
Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (observ. sur mot. Hughes) 515 et suiv.
Canal de la Trent: partie située entre lacs Rice et Ontario, plans, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1992; choix d'une route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, (observ. sur int. McCarthy) 4994; construction, études, (sub.) 7743 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7611 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc: bill (n° 82) concernant la compagnie du, 3e l., 4954 et suiv.; amendement à l'article 8, 4955, 4998 et suiv.
Collingwood: cale, (mot. pour doc.) 3095, port, travaux, (sub.) 7122 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 7294 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie (débat sur observ. McCarthy) 3746 et suiv.
Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company", fusionnement, article du "News", (observ.) 7100.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", enquête, (débat sur mot. Monk) pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6014 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5211 et suiv., 5244 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2283, 4073.
Culloden: brise-lames, (sub.) 6202 et suiv.
Dépêches: transport entre Coldwater et Lovering, (int.) 2211; entre Victoria-Harbour et la gare, (int.) 2212.
Fer et acier : primes, (nouveau projet de résol. Fielding), débat, 7655 et suiv.
Fer en gueuse: importé, à quels ports d'entrée déclaré? (int.) 733.
Fowler, Foster, etc., spéculations; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3543 et suiv.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 4101-4102.
Goderich: port, travaux, (sub.) 7141 et suiv.
Gowan, hon. James, sénateur, démission, (int.) 3743.
Grain: quantité expédiée à Montréal en 1906, (int.) 590; grain reçu à Montréal, des lacs Supérieur et Michigan, en 1906, (int.) 1082.
Henderson, D.: emploi, (int.) 3757.
Hyman, hon. C. S., démission, (débat sur observ. Borden) 3206.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6896 et suiv.
Imprimerie de l'Etat: M. P. M. Draper nommé prote principal, (int.) 7449.
Indiens d'Ontario et de Québec, (sub.) 7483-7492 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour changer barres d'attelage sur wagons à marchandises, 7511 et suiv.
Inverness: édifice public, (sub.) 4102.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 7650.
"Library Bureau of Canada", bureau principal à Ottawa, (int.) 3963.
Little-Current: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7146 et suiv.
Marieville: bureau de poste, construction, (int.) 5243.
Midland: port, (sub.) 7154 et suiv.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding à cette fin) 7262 et suiv.
Neepawa: édifice public, (sub.) 4747.
Ottawa : observatoire astronomique, (sub.) 3696 et suiv., 3705 et suiv.; édifices du Parlement, agrandissement, 3727 et suiv.; musée Victoria, 3732; annexe à l'édifice de l'Est, 3733: nouveaux édifices (bureaux administratifs, 3734 ; nouveaux édifices publics, (sub.) 4082 et suiv.; édifices publics, éclairage, mobilier, préposés aux ascenseurs, 4750, 4757.
Pêcheries : commission, dépenses, (int.) 749; commission, (sub.) 6118 et suiv., 6149 et suiv.; protection des pêcheries, (sub.) 6138 et suiv.
Poisson : transport et conservation, (sub.) 6108 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6162 et suiv.
Port-Burwell: port, travaux, (sub.) 7158.
Port-Colborne: élévateur à grain, construction, (int.) 500; améliorations, (int.) 501.
Postes, (sub.): administration, 2871 et suiv., 2902 et suiv.; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7216 et suiv.
Réserve du Phare, île Hope, vente du bois, (mot. pour doc.) 508.
Réserve de Nipissingue: forces hydrauliques, demandes de concessions, (int.) 2212; qui a

Bennett, William H.—*Suite.*

acheté l'angle nord-ouest de la réserve? (int.) 2924.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int.) 3736, 3744, 4082 et suiv.
Rivière Otonabee: pouvoir hydraulique, location, (int.) 4761.
Selkirk: édifice public, (sub.) 4748.
Sénat: vacances, quand et par qui seront-elles remplies? (int.) 1523; nomination de M. P. H. Spohn, ancien député, au Sénat, (int.) 4809.
Shelburne: édifice public, (sub.) 4102.
Sparks: succession, réclamation, (int.) 735.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1054 et suiv.; article 4, 1297; article 10, 1315; article 590, 2465 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 21) modification et refonte de la loi y relative, en comité, 4942 et suiv., 4962 et suiv.
Transports: commission, projet de résol. y relatif, (débat) 1613 et suiv., 1635, 1641, 1649; 3816 et suiv.
Travail, département, (sub.): appointements, dépenses casuelles, 3051; (sub.): impression, papeterie, etc., 3695 et suiv.
Westville: édifice public, (sub.) 4103.
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 4749.
Yarmouth: port, (sub.) 6245 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Thompson) 4670 et suiv.; édifices publics, (sub.) 4753 et suiv.

Bergeron, Joseph G. H., *Beauharnois.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 159 et suiv., 172.
Anse-du-Cap: brise-lames, (sub.) 6272.
Anse-à-l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.) 6267 et suiv.
Asurances: commission des, enquête et rapport, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comité des impressions) 7196 et suiv.; impression de 5,000 exemplaires du rapport de l'enquête faite par la commission, (sub.) 8198.
Banff: chemins, ponts, sources thermales (Hot-Springs), (sub.); 7476, 1482 et suiv.
Bois à pâte: imposition d'un droit d'exportation, (int.) 919.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6088.
Canada: délimitation de ses frontières, (sub.) 7475.
Canal de Beauharnois: force hydraulique, aliénation, (int.) 1156; enquête, rapport, etc., (int.) 1438; restera-t-il ouvert à la navigation? (int.) 3093; administration, (observ.) 5343, 5418 et suiv.; location, (int.) 7747.
Canal de Chambly (port de Saint-Jean), (sub.): 5720 et suiv.
Canal de Cornwall et autres canaux du Saint-Laurent, (sub.) 5722 et suiv.
Canal de Soulanges, nombre d'employés, (sub.): 5721; réparations à Valleyfield, (sub.): 5722; personnel, quai aux Cascades, machines pour remorqueur, etc., (sub.) 7747 et suiv.; 7751 et suiv.
Canal de la Trent: construction, (sub.) 7882 et suiv.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest: gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Chambre des communes: achat de pupitres, etc., (mot. pour doc.) 4185, 4994.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*

Chemins de fer: bill (n° 6), en comité, 3809 et suiv.; bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7625 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'h. ministre des Ch. f. et Canaux, (observ.) 5343, 5418 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Timothée à la Grande-Ile, réparations, pétition du conseil municipal de Saint-Timothée à cette fin, (int.) 3963.
Chemin de fer Transcontinental-National: achat de traverses, (int.) 1445, 1609; emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2007, 2008; construction, adjudication de certains travaux, (int.) 3849.
Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6097.
Code criminel: bill (n° 145), modification, en comité, 7210 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 7291 et suiv.
Commission des chemins de fer: combien elle coûte, par année? (int.) 7884.
Compagnie dite 'North Atlantic Trading Company", (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5981 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5212.
Conserves alimentaires: inspection, nombre d'inspecteurs, bill (n° 33) en comité, 6959 et suiv.
Cross-Point: quai, achat de bois pour prolongement, (int.) 1445.
Damen, William A., brevet, bill (n° 8) y relatif, en comité, 1814, amendement Pringle, 1806, retiré, (sur motion de M. Bergeron), 1853.
Débats: publication de la version française, retard, (observ.) 602, (sur observ. Beauparlant) 3659; comité des, inaction, (observ.) 7201; compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8199 et suiv.
Dépêches: transport entre Nicolet et Saint-Grégoire, (int.) 1435.
Douanes: modification de la loi y relative: (observ. sur projet de résol. Paterson) 6970 et suiv.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7224 et suiv.
Eskasoni: bureau de poste, construction, (int.) 6206.
Fleuve Saint-Laurent: travaux en général, coût, (int.) 2368.
Found, W. A., allocation, (sub.) 7899.
Fuller, R. L.: traitement, (sub.): 7900 et suiv.
Fusils Ross: achat, (int.) 230; fournis à la gendarmerie à cheval, (int.) 593, 636; combien livrés au Gouvt, de janvier à mars 1906, et payés; coût de ces fusils, etc., (int.) 1164; qualité du fusil Ross, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1457 et suiv., débat sur observ. Hughes, 3896 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles), 2978.
Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6281 et suiv.
Grèves et lockouts, bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1re l., 1071 et suiv., (débat sur observ. Stockton au sujet de la 2e l.) 1378.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Haut-commissaire: bureau à Londres, (sub.) 7908.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, (sub.); 7881.
Immigrants refusés: rapatriement, (sub.) 7481.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Hughes), débat, 6853 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6892 et suiv.; immigration: frais généraux, (sub.) 7480 et suiv.
Impressions: impression des bills en français, retard, (observ.) 732.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6965.
Intercolonial: nouvelles installations à Sainte-Flavie, (int.) 1170: ouvrages à la Rivière-du-Loup, coût, (int.) 1171; ouvrages à la jonction de la Chaudière, coût, (int.) 1172; nouvelles installations à Drummondville, (int.) 1172; nouvelles installations à Sainte-Rosalie, (int.) 1173.
Juges: nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe, (int.) 1346, 2051, 2301; pour le district de Richelieu, 2301; juges Paradis, Cook, Charbonneau, Carroll, Hutchinson Lemieux et Rochon, dépenses de voyage, (int.) 5012, 5013, 5014; juges, Alberta et Saskatchewan, traitement, (débat sur projet de résol. Aylesworth) 7648 et suiv.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, secours, (observ. sur mot. Fielding à cette fin) 2814.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3783, 3789 et suiv.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6292.
Liquidations judiciaires, bill (n° 147), modification de la loi y relative, en comité, 7212.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1re l., 7912; en comité, 8063 et suiv.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): ministère, appointements, 7892; réorganisation de la comptabilité, 7896 et suiv.
Milice: pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, projet de résol. (le colonel Fiset), 5815; bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité et 2e l., 5816-5817.
Milice et Défense, (sub.): 8208.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7455 et suiv.
Montréal: commission du port, nominations, (int.) 245; construction de hangars dans le port, (int.) 246; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding) 7250 et suiv.; bill (n° 166) à cette fin, en comité, 7783 et suiv.
New-Carlisle: quai, prolongement, rupture, (int.) 1444.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int.) 1435.
Nouvelle: quai, endommagé, (int.) 1445.
Observatoire astronomique fédéral, (sub.) 7374, 7375.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3705 et suiv.; hôtel des monnaies, 3722 et fices du Parlement, agrandissement, 3722 et suiv.; édifices publics, (sub.) 8042.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Paspébiac: quai, destruction, (int.) 1444.
Pêcheries, (sub.): inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6065.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1535 et suiv.
Petites-Bergeronnes: enlèvement de cailloux, (sub.) 6296.
Phares, (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6039.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6067 et suiv.
Pointe-au-Père: quai et brise-lames, (sub.) 6279 et suiv.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf): quai, (sub.) 6297.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7214 et suiv.
Québec: développement du port, (observ. sur mot. Robitaille) 2673; commission du port, bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7758 et suiv.
Red-Island, N.-E.; dragage, (int.) 1989, 2047.
Remèdes brevetés: inspection et réglementation, sera-t-il adopté une loi à cette fin, au cours de la présente session? (int.) 4583, 6037; inspection et vente, bill (n° 99), retiré, (observ. sur mot. Fielding) 7647.
Richmond, N.-E., comté, acquisition d'un quai, (int.) 1989.
Rivière-du-Loup: port, dragage, (sub.) 6303, 6304 et suiv.
Rivière Saguenay: dragage, (sub.) 6306.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 6317.
Saint-François (île d'Orléans): approche du caisson isolé, (sub.) 6313.
Saint-Thimothée: enquête sur administration du bureau de poste, (int.) 2919.
Sorel: quai, (sub.) 6315.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5458 et suiv., 5496 et suiv.; (rectification du compte rendu des "Débats") 5678; augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7923 et suiv.
Tarif: discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 880, 883, 886, 891; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1230 et suiv; ficelle d'engerbage, 1258 et suiv.; article 2, nomination d'un juge, 1295: article 4, 1299; article 5, 1303; article 7, 1303; articles 8 et 9, 1304; article 135, (sucre) 4289; article 376, 4345; articles 379 et 379a, 4345-46; annexe "B", article 1001, 4567; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4569; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4705; article 87, légumes n.a.p.; 1944: article 200, 2128 et suiv.; article 521, 2422; articles 524, 2426 et suiv.
Terres fédérales: protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7472.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7905 et suiv.
Traduction: française, retards dans tous les services, (observ.) 732-733; noms, domiciles, appointements des traducteurs, combien payé pour le service de la traduction l'an dernier, (mot. pour doc) 2669.
Transports: encombrement dans l'Ouest, frais, (sub.): 7481-7482.
White, Fred.: commissaire des Territoires du Nord-Ouest, traitement, (sub.) 7476 et suiv.
Yukon: gouvernement, frais, (sub.) 7482.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Compagnie d'assurance "Royal Victoria", sur la vie, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2858.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7718.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt., (débat sur projet de résolution Fielding à cette fin) 7268-7277 et suiv.
Tarif: chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4470.

Black, Hudson Burpee, *Hants.*

Cabotage: traités, abrogation, (projet de résolution) 1494.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4204 et suiv.
Intercolonial: embranchement de Windsor, affermage, (int.) 637, recettes du Gouvt., (int.) 1180.

Blain, Richard, *Peel.*

Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 4194.
Canal de Clam-Point: construction, but, (int.) 2927, 3289.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'h. min. des Ch. f. et Canaux, (observ.) 5349, 5377.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7545 et suiv.
Charlesville : brise-lames, construction, (mot. pour doc.) 2931.
Cigarettes: interdiction, projet de loi à ce sujet, (int.) 1856, (projet de résolution), débat, 4186 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7126 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 7299 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1356 et suiv.; comité, 2075 et suiv.
Douanes, ministère, (sub.): administration, 2855.
Edifices publics: effondrement de la tour de l'ouest, frais d'enquête à ce sujet (int.) 4815.
Election de London, enquête, (int.) 234.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3012 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 690.
Glace-Bay: port, (sub.) 6209 et suiv.
Grèves: grève des mineurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7364 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 973.
Immeubles: achetés par le Gouvt depuis le 1er janvier 1904, (int.) 3964, (mot. pour doc.) 4185.
Inverness (N.-E.): édifice public, (sub.) 6187.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6222 et suiv.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 4048 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5942; ministère, réorganisation de la comptabilité, 6128 et suiv.
Ottawa: hôtel des postes, incendie, réparations, frais, (int.) 1607; quand construit, et à quel prix ? (int.) 1855; nouveaux édifices publics, (sub.) 4079 et suiv.
Poêles: importés au Nord-Ouest, valeur, (int.) 2366.
Port-Arthur: dragage, adjudication de travaux, (débat sur observ. Conmee) 8150 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6163 et suiv.

Blain, Richard—*Suite.*

Port-Hood: brise-lames, coût, (int.) 3281.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7217 et suiv.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1058; article 10, 1304; article 17, 1382, (tweeds) 1397; article 24, chicorée, 1409; article 25, idem 1409; article 39, 1410; article 48, 1410; article 51, 1411; article 57, 1425; arbres n.a.p., chardons à foulon, 1928; tomates fraîches, 1929 et suiv.; article 87, légumes n.a.p., 1940 et suiv.; article 95, 1955; article 273, 2188; article 527, 2442; article 590, 2471; article 598, 2477; article 615, 2479 et suiv.; article 622, 2483; article 653, 2484; article 244, 4322 ; article 411, chaînes-hérisson, (mot. Logan, amend. Laurier) 4408, 4529.
Travail, (sub.): impression, papeterie, etc., 3695.
Yukon: fonctionnaires absents, (int.) 918, 1100; transport des dépêches, plaintes à ce sujet, (int.) 921; concessions, révocation, (int.) 3538.

Bole, David Wesley, *Winnipeg.*

Chemin de fer Manitoba-Radial, bill (n° 46) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 3703; amendements du Sénat, 5133, 5365.
Compagnie dite "Annuity Company of Canada", bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 2856.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5785 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7685 et suiv.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (observ.), débat, 7328 et suiv.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup) 4370 et suiv.
Milice, (sub.): soldes et allocations, 5825; habillements et accessoires, 5914.
Manitoba: frontières, pourparlers avec Edward Brown (int.) 3965.
Recensement et statistiques, (sub.): 3057 et suiv.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4083.
Tarif: en comité, 1ère résol., art. 4, parag (c), 1046 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4905 et suiv.

Borden, hon. sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Armstrong, M., soldat mort au camp de Laprairie en 1905, enquête, indemnité, (rép. à int. Hunt) 1086.
Belleville: salle d'exercice, achat de terrain, (rép. à int. Porter) 1446.
Champ de tir, dans le comté de Victoria (rép. à int. Hughes) 232.
Charlottetown: champ de tir, (rép. à int. Martin) 503.
Compagnie dite "Sub-Target Gun Company", (rép. à int. Foster pour doc.) 752.
Cuivre: achat depuis le 1er juillet 1906 (rép. à int. Wm Wright) 4009.
Documents: demande de divers doc. par l'hon. M. Foster, (rép.) 2277.
Dunnville, salle d'armes, (rép. à int. Lalor) 490.
Ecoles d'instruction militaire, (rép. à int. Northrup) 493.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

Esquimault: station navale, frais d'entretien, (rép. à int. Monk) 926, 1093, défense, (rép. à int. Hughes) 3481.

Fusils: fusils Ross: achat, (rép. à int. Bergeron) 230; fusils à sous-cible, achat, (rép. à int. Stockton) 234; fusils Sutherland, achat de hausses, (rép. à int. Foster) 745; combien de fusils livrés au Gouvt, de janvier à mars 1906, et payés; coût de ces fusils, etc., (rép. à int. Bergeron) 1164; fabrication à Hartford, (rép. à int. Worthington) 1444; qualité du fusil Ross, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1448 et suiv.; bayonnettes pour le fusil Ross, (rép. à int. Worthington) 2664; importation de parties de cette arme, (rép. à int. Worthington) 2925; correspondance, dépôt, (rép. à int. Lavergne) 3383, 3361; qualités du fusil Ross, (débat sur observ. Hughes) 3896 et suiv.: fusils à sous-cible, prix de revient, etc., (rép. à mot. Foster pour doc.) 4014, 4105; usage du fusil Ross, accidents, (rép. à int. Worthington) 4182, 4183; combien payé jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross? (rép. à int. Northrup) 4352, 5183; modèle des fusils Ross examinés par commission qui a siégé en 1901, etc., (rép. à int. Worthington) 4355; fusils Ross et Lee-Enfield, distribution, (rép. à int. Daniel) 4596.

Guerre sud-africaine: trophées présentés au gouvernement canadien, (rép. à int. Worthington) 491; terres aux vétérans, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 761 et suiv.; concession de terres aux vétérans, (rép. à int. Lake) 4815.

Halifax: houille fournie aux casernes, (rép. à int. Foster) 739; station navale, frais d'entretien, (rép. à int. Monk) 926, 1093: propriété de l'ancienne salle d'exercice, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1751, 4252.

Houille pour la salle d'armes de Burford: marché à ce sujet, (rép. à int. Cockshutt) 1443.

Immigrants: admis dans la milice canadienne, (rép. à int. Parent) 2719.

Kentville: champ de tir, achat de terrain, (rép. à int. Foster) 1434.

Kingston: casernes, (sub.) 4152.

Lévis: forts militaires, déblaiement des terrains avoisinants, (rép. à int. Carrier) 5827; baraques du camp de Lévis, incendie, (rép. à int. Carrier) 5827.

Lindsay, Ont., salle d'exercice, construction, (rép. à int. Hughes) 232.

London: nouveaux magasins, (sub.) 4153.

Médailles: aux soldats ayant fait la campagne du Nil, (rép. à int. Hughes) 232.

Milice: inspection des magasins militaires, (rép. à int. Worthington) 746; transport des tireurs, chaque année, (observ. sur mot. Hughes) 767; aide à l'autorité civile depuis 1899, (rép. à int. Hughes) 927: officiers de la troupe permanente ayant passé examens depuis 1900, (rép. à int. Worthington) 1087; solde des officiers suivant les cours provisoires d'instruction, (rép. à mot. Robitaille pour doc.) 1110; marquage des effets militaires, bill (n° 85) modifiant le code criminel, à ce sujet,1re l., 2133; 2e l. et comité, 3190; 3e l., 3189; ministère, (sub.): traitement du personnel, 2913; dépôt d'armes, 37e bataillon, comté d'Haldimand, coût, (rép. à int. Lalor) 2919; congés administratifs et périodes d'exercices annuels, (rép. à int. Worthington) 4183; pensions,

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol.) 4761; ancienne salle d'exercices militaires, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4764; rapport annuel, (dépôt) 5241; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol.) 5814: bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité, 2e et 3e l., 5815-5816-5817; (sub.): soldes et allocations, 5817 et suiv.; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5894; exercices annuels, 5907, 5936; appointements et salaires, 5907; propriétés militaires, 5907, 5908; provisions et fournitures, 5934; frais casuels, 5935; collège militaire royal, 5935; arsenal fédéral, 5935; taxes, 5936; habillements et accessoires, 5911: achat d'armes, etc., et installation de champs de tir, 5935; salle d'armes du 5e Royal Scots, à Montréal, 5936.

Montréal: école militaire, choix d'un emplacement, (rép. à int. Ames) 1854.

Petewawa: prise de possession de terrains où établir un camp militaire, indemnité aux concessionnaires de coupes de bois, etc., (rép. à int. Boyce) 5827.

Québec: garnison recrutée en Angleterre, (rép. à int. A. Lavergne) 3284.

Saint-Jean, P.Q.: anciennes casernes, vente, (rép. à int. Hughes) 4354.

Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Worthington) 2663.

Toronto: salle d'exercice, (sub.) 4162.

38e carabiniers: fusiliers du, solde, (rép. à int. Cockshutt) 4177.

Vaux, major, F. L., congé, (rép. à int. Boyce) 4178

Borden, Robert Laird, *Carleton, O.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 19.

Alberta et Saskatchewan: provinces, application de la loi y relative, modification, bill (n° 146), en comité, 7792.

Arpentages: bill (n° 59), 2e l., et comité, 3191 et suiv., comité 3576 et suiv., bill (n° 172) concernant l'arpentage des terres fédérales et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, 1ère l., 7512 et suiv.

Assurances: commission, rapport, dépôt, (int.) 1026; correspondance, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2421; commission, dépôt de son rapport par l'h. M. Fielding, (observ.) 3844; déposition des témoins, distribution, (int.) 3969; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6589 et suiv., dépôt du rapport, retard, (débat sur mot. de blâme de M. Lennox) 7120; enquête et rapport de la commission, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comité des impressions) 7197.

Auditeur général: rapport, dépôt, (int.) 681, 728, 1026, 1128, 1158, 1520, 2419, 3576.

Bain, J. L., garde-pêche, intervention dans les élections, (int.) 245.

Bills (n° 119, 121 et 125), du Sénat, (observ. Borden sur mot. Talbot pour 2e l.) 5084.

Bills d'intérêt privé: pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1982 et suiv; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues? (observ. sur int. McCarthy) 2043 et suiv.

Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6720 et suiv., 6747 et suiv, 6765 et suiv., 6772 et suiv.

Borden, Robert Laird—*Suite.*
Budget: exposé budgétaire ,débat, préséance, (observ. sur mot. Laurier) 247 et suiv.
Cabotage: existe-t-il traités empêchant parlement canadien de légiférer contre cabotage? (int.) 1087; traités, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1503 et suiv.
Campbell, J. O., gardien de phare, intervention dans élection, (int.) 245.
Canada et Etats-Unis: relations entre ces deux pays, intervention de M. Bryce, ambassadeur anglais à Washington, (int.) 5676.
Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1152 et suiv.; préséance des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2816 et suiv.; (mot. Laurier pour préséance des mesures du Gouvt les lundis) 4412.
Charbon: disette au Nord-Ouest, grève de Lethbridge, (int.) 227, 287, 437. (Voir aussi houille, lettre "H").
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 674 et suiv.; en comité, 3806; bill (n° 7), idem, vente des billets, 2e l., 1008, 1015; établissement d'un taux maximum de deux cents par mille pour transport des voyageurs, projet de résolution), débat, 2369 et suiv., 2402 et suiv.; comité permanent, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 7025: bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7627 et suiv., amend., 7445, rejeté, 7645; subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8019 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, bill (n° 170), pour modifier loi y relative, en comité, 8030.
Chemin de fer Canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, en comité, 5686 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7519 et suiv.
Chemin de fer Manitoba-Radial, bill (n° 46), amendements du Sénat, 5133 et suiv.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5126 et suiv.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2534 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National: construction de la section "District B", (mot. pour doc.) 1105; (mot. idem, "District F") 1157; affectation de certaines terres indiennes aux usages des têtes de ligne, (mot. pour doc.) 1750; concession de terres faites à la compagnie, dans la Colombie-Anglaise, (int.) 1847; emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2009 et suiv.; subvention en terres, décret, (mot. pour doc.), débat, 2134 et suiv.; tracé entre Québec et Moncton, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 3239.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4217 et suiv.
Cochrane, M. Edward, député, décès: (discours) 4509.
Code pénal: bill (n° 145), modification, en comité, 7207 et suiv.
Collection Newcombe: achat, (sub.) 3265.
Commerce: traités intéressant le Canada: bill (n° 17) modifiant la loi y relative, 2e l., 1601 et suiv.

Borden, Robert Laird—*Suite.*
Commerce et navigation: rapport, dépôt, (int.) 1128-1129.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac-Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada"; bill (n° 164), pour l'autoriser, en comité, 7518 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2751 et suiv.
Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company": fusionnement, artjcle du "News", (sur observ. Bennett) 7101.
Compagnie dite "Nichols Copper Company", bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6023.
Comptes publics: dépôt, (int.) 9; comité. dépôt de documents devant lui, (observ.) 3573; comité (mot. concernant les documents déposés devant le comité) 7321.
Conférence coloniale à Londres: le premier ministre y assistera-t-il? etc., (int.), débat, 5422 et suiv.; correspondance, (int.) débat. 5694 et suiv.
Conférence interprovinciale, subvention aux provinces, documents y relatifs, dépôt, (int.) 728.
Conseil privé: bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 833 et suiv.; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1353 et suiv.; comité, 2091 et suiv., 6958 et suiv.
Cour d'échiquier: traitement du registraire, (observ.) sur projet de résol. Aylesworth) 7459.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (int.) 244, 2277, 3077, 3093; (mot. pour doc.) 250; (int.), débat, 4043, amend., 4049, mis aux voix et rejeté, 4077: nécessité de nommer un nouveau juge, (observ.) 5677; (int.) 7202.
Décrets du conseil: codification, (int.) 5102.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6462 et suiv.
Dépenses publiques: (mot. de blâme), débat, 8073 et suiv.; (mot. mise aux voix et rejetée) 8091-8092.
Documents: dépôt d'un état indiquant documents dont dépôt fut ordonné au cours de la dernière session, (mot.) 602; (demande de divers documents) 1913; liste, (mot. demandant dépôt) 3742, 6064, 7730; liste, (mot. pour doc.) 8212.
Douanes: modification de la loi des, (observ. sur projet de résol. Paterson) 5019; bill (n° 134) concernant les droits de douane, 2e l. et comité, 5679 et suiv., 5779 et suiv.; amend. demandant renvoi de la 3e l., et réservant au Parlement d'autoriser le Gouverneur en conseil à appliquer le tarif intermédiaire, 5801, rejeté, 5812-5813-5814; débat sur mot. Fielding pour 3e l., 5798 et suiv
Elections: manœuvres frauduleuses de Z. Hall, (int.) 1099; à quand projets de loi modifiant loi électorale? (int.) 2724; ingérence des employés publics, (observ.), débat, 6863 et suiv., (mot.) 6869, rejetée, 6890.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2340 et

Borden, Robert Laird—*Suite.*
suiv., 4784 et suiv., amend., 4805, adopté, 4805: 3e l.. 4819, 5110, amend.. 5110 rejeté. 5114.
Emmerson, hon. H. R., démission, (observ.) 5837 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résolution Fisher, (observ.) 539; (projet de résol. Fisher) 726 et suiv.; bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2528 et suiv.; comité, 2544 et suiv
Explication de nature personnelle par M. Burrows, enlèvement de bois pour chauffage, (observ.) 2917.
Fer et acier: primes, (observ. sur projet de résol. Fielding) 4762 et suiv., 7660 et suiv.
Finance: présentation d'un bill provisoire de, (observ. sur mot. Fielding) 5565.
Forage. (sub.) 3263.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 268 et suiv.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations, femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3556 et suiv., 4525 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5633 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations de M. Fowler) 5829 et suiv.
Frontière: entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada. (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1491 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résol. Hughes tendant à resserrer l'union eitre elles) 2989 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3106 et suiv., 3128 et suiv.; en comité, 3926 et suiv., 3971 et suiv., 4602 et suiv.; projet de résolution à cette fin, (mot. pour comité chargé d'étudier moyens à prendre), 3814, proposition d'amend. R. Smith mise aux voix et adoptée, 3815; 3e l., 5134 et suiv., amend. 5126, rejeté, 5165; application de la loi concernant les grèves, (observ. sur explications Lemieux) 6181 et suiv, 7755 et suiv.; grèves des houilleurs de l'ouest, (sur observ. McCarthy) 7099, (sur observ. Bole) 7331 et suiv., (int.) 7514, 7730, 8212; grèves sur le point d'éclater, (int.) 6036.
Hampton, N. E., receveur de la poste, (int.) 6443.
Henderson, Alexander, hon. juge, démission, (int.) 2213, (mot. pour doc.) 2215.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 778 et suiv., et amend. Knowles. 806 et suiv.
Hyman, hon. C. S., démission comme député de London, (int.) 7, 95, 601, (observ.) 868, 1224,. 1522; démission, retrait, (débat sur observ. Laurier) 2825 et suiv., 2837; (int.), débat, 3202; pièces relatives à la démission de M. Hyman, (mot. pour renvoi à un comité) 3270; validation de sa démission, (int.) 5244, démission, (int.) 5730; application de la loi électorale à ce sujet, (observ.) débat, 6979 et suiv., 7035 et suiv., amendement, 7003, rejeté, 7088.
Iles Kaïen: titres, (mot pour doc.) 4105.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 958 et suiv.; communications avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1126 et suiv.; 1345, communications télégraphiques (int.) 2052: communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3370 et suiv.
Immigration: politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne), 6345 et suiv.; 6391 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6846 et suiv.
Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7490 et suiv.
Intercolonial: achat de terrains à Truro, etc., (mot. pour doc.) 250; augmentation de loyer à payer au Grand-Tronc pour améliorations (int.) 7201.
Intérieur: rapport, dépôt, (int.) 1026, 1128; agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4383 et suiv.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (débat sur projet de résol. Aylesworth) 7650 et suiv.; nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe, (observ. sur int. Bergeron) 1347; juges, Manitoba et Colombie-Anglaise, (débat sur projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8008 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, en comité, 8012.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, secours aux victimes, (rép. à observ. Fielding) 1750.
Lady Victoria Grenfell: décès, (discours) 2562.
Liquidations judiciaires, bill (n° 147), modification de la loi, en comité, 7212 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1ère l., 7914 et suiv.; en comité, 8065 et suiv.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911.
Marins canadiens: emprisonnement à Montevideo, (int.) 1430.
Martin, M. Thomas, député, décès: (discours) 4664.
Milice: pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol.) 5815; bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité et 2e l., 5816-5817.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7389 et suiv.; 7455 et suiv.; amendement du Sénat, 8062.
Ministère: quand le représentant du Nouveau-Brunswick y sera-t-il remplacé? (int.) 6318.
Montréal: avances et argent à la commission du port, bill (n° 166) à cette fin, en comité, 7787 et suiv.
Musée Victoria: échantillons, (sub.) 3267.
Naturalisation: bill (n° 22) modifiant loi y relative, 2e l., 1130 et suiv.
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3267.
Ordres permanents, comité des, 4e rapp., (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2361; mot. pour dépôt de doc. devant ce comité) 2560; 5e rapport, (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2561.
Or et argent: poinçonnage, bill (n° 137), en comité, 7206.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (projet de résolution), débat, 1189 et suiv., 2674 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3652 et suiv.

Borden, Robert Laird—*Suite.*

Pedley, M.: mission dans la Colombie-Anglaise, (mot. pour doc.) 1157.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1533 et suiv.
Petewawa: camp militaire de, établissement, terrains à cette fin, (observ.), débat, 7824 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4021 et suiv.
Port-Stanley :port, travaux, (sub.) 7164 et suiv.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, comité, 7215 et suiv.; amend. du Sénat, 8061.
Preston, W. T. R.: article publié dans le 'London Express", (sur observ. Lennox) 3852.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2270.
Québec: commission du port, bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7767 et suiv.
Rapides Saint-André: travaux, (mot. pour doc.) 1105.
Rapports des ministères: dépôt, (int.) 1223.
Réserve de Metlakatcla: arrangement y relatif, décret, (mot. pour doc.) 2369.
Réserve des Songhees: négociations à ce sujet, (mot. pour doc.) 1157.
Sénat: nomination d'un sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 7204.
Sentences pour un terme indéfini, et mode de preuve, remarques du juge McMahon, (observ.) 3967.
Serment: faire prêter aux électeurs, formule, (débat sur observ. Barker) 8117. et suiv.
Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8013 et suiv.
Solliciteur général: poste vacant, à quand nomination d'un titulaire? (int.) 3077.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4269 et suiv.
Statuts refondus: dépôt, (int.) 1430; dépôt d'un exemplaire par l'honorable M. Aylesworth (observ.) 1520; bill (n° 19) publication de la version française, en comité, 1551 et suiv., 1561 et suiv.; bill (n° 148) modifiant l'annexe "A", 1ère l., 6058 et suiv.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours) 4911.
Subventions aux provinces: adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7919 et suiv.
Tarif: dépositions recueillies par la commission du tarif, dépôt, (int.) 438; index du tarif, à quand distribution? (int.) 439; discussion du tarif, 1ère résolution, 549 et suiv.; 5e résol., parag. (b) 881 et suiv.; 1ère résol., art. 4, parag. (c), et art. 11, 1032-1068 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1233 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1249, 1269; substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal" amend. Fielding, 1292; 1ère résol. parag. 5, exception B, 1295; blé et riz, 1915 et suiv.; sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923; article 444, 2202; article 523, 2423; article 524, 2424 et suiv.; article 527, 2442 et suiv.; article 555, laine, 2449 et suiv.; article 39, 4276; article 135, (sucre) 4284; articles 136, 137, 137a, 139, 141, mélasses, glucose, sucre candi, confiseries, 4315, 4316, 4317, 4318; article 281, (brique réfractaire) 4326; article 300, 4327; article 307, 4327; article 326, 4330; articles 349 et 356, 4334; article 355, 4341; articles 379 et 379a, 3445-46; discussion en comité, 4402; art. 410, 4403; chaînes-hérisson, (mot. Logan, amend. Laurier) 4403, 4467 et suiv.; discussion en comité, 4529; article 433, 4540; article 445, 4541; machines importées après le 1er juillet 1906, 4568; chapitre 49 des statuts refondus du Canada, 1906, abrogation, 4694; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4715, 4725 et suiv.
Terres fédérales: vente, dans l'Alberta-sud, à la compagnie Robins, (mot. pour doc.) 249-250; ventes, depuis 1905, à des particuliers autres que des colons de bonne foi, mot. pour doc.) 250; terres occupées par colons n'ayant pas rempli conditions, (int.) 1082; terres fédérales, bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4819 et suiv., 4885 et suiv.; comité, 4941 et suiv., 4959 et suiv., 5020 et suiv.; choix des terres dans la vallée de la rivière de la Paix, (int.) 2720, (mot. pour doc.) 3290; bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5873; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5875 et suiv.
Traité: entre Canada et le Japon, bill (n° 23) 2e l., 1597 et suiv.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre, (sub.), débat sur projet de résol. Fielding) 8217 et suiv.
Vaisseaux de guerre: sur les Grands Lacs, (int.) 6466, 6565, 7099.
Valeurs coloniales: placement sur le marché anglais, (int. Borden) 4689.
Vancouver, (ville): hôtel des postes, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 925, (mot. pour doc.) 1104.
Winnipeg: dépôt d'immigrants, (mot. pour doc.) 1105; hôtel des postes, construction, (mot. pour doc.) 1157.
Yukon: administration, (débat sur observ. Thompson) 4676; Yukon, bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5173 et suiv., 5855 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) modification, amendements du Sénat, 7757 et suiv.

Bourassa, Henri, *Labelle.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 98.
Assurances: commission des, allégations contre certains députés et ministres, dans son raport, (observ.), débat, 4518 et suiv.; avis de motion pour débat, mardi, 26 mars, 4925, (voir aussi ("MM. Fowler, Foster", etc., lettre "F"); impression du rapport de la commission, (observ. sur mot. Lavergne) 5336 ; allégations contre certains députés, etc., quelle sera la proposition de M. Bourassa à ce sujet? (rép. à int. Foster) 5421 et suiv.; proposition Bourassa, (débat) 5566 et suiv., 5601, rejetée, 5669-5670; enquête et rapport de la commission, traduction et impression, (observ. sur mot. Parmelee pour modification du 3e rapport du comité des impressions) 7320.
Chemins de fer: transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (observ. sur proposition Maclean) 4516.

Bourassa, Henri—*Suite.*
"Colony Register A", de la compagnie de la baie d'Hudson: le Gouvernement en a-t-il l'original ou un exemplaire ? (int.) 5450.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company"; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5987 et suiv.
Conférence coloniale de Londres : le premier ministre y assistera-t-il? etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5431 et suiv.
Conseil impérial: création, correspondance à ce sujet, dépêche publiée dans la "Gazette", de Montréal, (int.) 4817.
Finance: présentation d'un bill provisoire de, (observ. sur mot. Fielding) 5564.
MM. Fowler, Foster, Bennett et Lefurgey, députés, grands propriétaires au Nord-Ouest, spéculations à même les fonds des Forestiers Indépendants, (allusions par MM. D. Ross, Carvell et Em. Devlin); femmes, libations et rapines, (allusion à certains députés et ministres, par M. Fowler), sur discussion du bill (n° 36), ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves et lockouts, question de privilège, (débat) 3541 et suiv., (suite), 4518 et suiv.; allusion de M. Fowler à certains députés, etc., (motion l'invitant à prouver ses accusations ou à se rétracter, (avis) 5677, (mot.), débat sur icelle, 5828 et suiv., motion contraire au règlement, décision de M. l'Orateur, 5828-5836; vote maintenant la décision de M. l'Orateur, 5836.
Grève et émeute de Buckingham, (mot. pour doc.) 249.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3934 et suiv., 3977 et suiv., 4926 et suiv.; 3e l., 5141 et suiv.
Hyman, hon. C. S.: démisison, (débat sur observ. Lavergne, et sur mot. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4920 et suiv.
Immigrants: dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139.
Immigration: européenne, prime aux agents, article du "Star", nouveau contrat, etc., (mot. pour doc.) 4764; politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6356 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6843 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6905 et suiv.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3775 et suiv.
Lord Selkirk: livre terrier de sa succession pour la période s'étendant de 1812 à 1835: le Gouvernement en a-t-il l'original ou un exemplaire? (int.) 5450.
Marine et Pêcheries: portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (observ.) 6033 et suiv.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (débat sur observ. Monk) 1590.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1217 et suiv.
Pâturage: permis de pâturage ou permis de couper du foin dans district de Prince-Albert, à qui accordés, et pour combien de temps? (int.) 7753.

Bourassa, Henri —*Suite.*
Statuts refondus: bill (n° 19) concernant la publication de la version française, en comité, 1551 et suiv., 1561 et suiv.; amend., 1593, mis aux voix et rejeté, 1595-1596.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7942 et suiv.
Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1226 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1272; substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1289; tarif de faveur, application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6836 et suiv.
Terres fédérales: les 478 milles carrés de terre à bois, article du "Sydney Daily Post", explication) 7327.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3506.

Bourbonnais, Augustin, *Soulanges.*
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2532, amendement, 2532, (suite) 2537.

Boyce, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 127.
Assurances: commission royale y relative, M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour aider à la commission, (int.) 3756; commission, rapport, (débat sur observ. Foster) 6623 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7584 et suiv.
Copper-Cliff: bureau de poste, enquête, (int.) 4181, (mot. pour doc.) 4601.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse: vacance, (débat sur int. Borden) 4062; (int.) 6953.
Dépêches: transport dans le district de Michipicoten, (int.) 2922; transport entre la rivière au Saumon et Hectanooga, (int.) 4760.
Elections: ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6878 et suiv.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4777 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. Clements, absence du comité des chemins de fer, article du "World", de Toronto, (observ.) 4528.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3387 et suiv., 3468 et suiv., 3954 et suiv., 4108 et suiv., 4607 et suiv.
Homesteads: inspections de certains homesteads, à qui accordées? Exécution des obligations, etc., (int.) 5005.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7039 et suiv.
Importations: au Sault-Sainte-Marie, (int.) 500.
Indiens: vente de terres dans l'Algoma, (int.) 3482, permis de coupe accordés par le Gouvt, (mot. pour doc.) 3484-85; Indiens d'Ontario et de Québec, (sub.): 7483-7492 et suiv.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur obser. Northrup) 4372 et suiv., (mot.) 4378-4379, mise aux voix et rejetée, 4400-4401.

Boyce, Artbur Cyril—*Suite.*

Lac Supérieur :braconnage, (int.) 3483; ruine des fonds de pêche, (int.) 4182.
Loggie, W. S. et Cie: paiements faits à cette maison, (int.) 4180.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7415 et suiv.
Naufrages :sur lacs Huron et Supérieur, (mot. pour doc) 2369.
Ophir :receveur de la poste, nomination, salaire, etc., (int.) 4357.
Patterson, rév. G. C., emploi, (int.) 4179.
Petewawa: prise de possession de terrains où établir un camp militaire, indemnité aux concessionnaires de coupes de bois, etc., (int.) 5827; (débat sur observ. Borden) 7846 et suiv.
Poids et mesures: inspecteur pour Algoma, (int.) 2365.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7172.
Quibell, W. A.: emploi, (int.) 2923.
Réserve de Garden-River: ouverture à la colonisation, (int.) 2921.
Réserve de la région de Nipissingue: ouverte à la colonisation, (int.) 7450.
Rivière à la Pluie: navigation, clôture prématurée à cause du sable, (int.) 1182.
Rivière Sainte-Marie :dragage, (int.) 3482.
Sauvetage: stations sur les grands lacs, (int.) 1433, et sur le littoral maritime, (mot. pour doc.) 2369.
Steamer "Golspie": naufrage, (observ.), débat, 1135 et suiv.; steamer "Golspie" appelé auparavant "Osceola", par qui et quand amené au Canada, inspection? etc., (int.) 1432; enquête sur naufrage, rapport, dépôt, (int.) 2420, 2674; service, (int.) 4181.
Steamer "Monarch", naufrage, (int.) 1433.
Steamer "Strathmore", naufrage, (int.) 1432.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1250; tarif, discussion en comité, article 590, 2469; article 1019, 4576, 4577; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, 4698; articles 611 et 611a, 4705.
Terres fédérales: terrains miniers, houillers, pouvoirs d'eau, etc., demandés, loués ou concédés depuis 1896, (mot. Boyce pour doc) 3485; terres boisées, vendues le 21 nov. 1900, dans le district d'Algoma, (mot. pour doc.) 3758, 4252; concession de certaines terres; nos 824, 1062, etc., (mot. pour doc. y relatifs) 6186; vente de terres dans le district d'Algoma, (int.) 6191 .
Vaux, major F. L., congé, (int.) 4178.

Boyer, Gustave, *Vaudreuil.*

Annuaire statistique: traduction et publication en français, (int.) 2047.
Juges: juges en fonction, directeurs de compagnies, (int.) 2212.
Sirop d'érable: mesures prises pour empêcher falsification, (int.) 2721.

Brabazon, Gerald H., *Pontiac.*

Canal de la baie Georgienne travaux d'exploration, rapport, etc., (int.) 239.

Bristol, Edmund, *Toronto-centre.*

Chemins de fer: bill (n° 7), vente des billets, modifiant loi de 1903, 2e l., 1015; bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7623 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2637 et suiv., 2792 et suiv.

Bristol, Edmund—*Suite.*

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2318 et suiv., 4793 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3409 et suiv., 3937 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1221 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3613 et suiv.
Petewawa: camp militaire, établissement terrains, (débat sur observ. Borden) 7843 et suiv.
Service civil: bill (n° 156), en comité, (observ.) 8016 et suiv.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4275 et suiv.
Tarif: discussion en comité: article 135, (sucre) 4309; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif et amend. Laurier) 4506.
Toronto: hôtel des postes, succursale dans Toronto-centre, (int.) 5015.

Broder, Andrew, *Dundas.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 201.
Assiniboïa: registre "A" de cette colonie et autres archives, le Gouvt va-t-il se les faire remettre? (int.) 7753
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4206 et suiv.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4778 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8072.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson)1535.
Rapides du Long-Sault: barrage, (int.) 7756.
Tarif: machines importées après le 1er juillet 1906, 4568.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5061 et suiv.

Brodeur, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*

Baie d'Hudson: navigation, ports utilisables? (rép. à int. Macdonell) 2659.
Bain, J. L., garde-pêche, intervention dans élection, (rép. à int. Borden) 245.
Belleville: port, recettes et dépenses, reddition de comptes par la commission du port, (rép. à int. Porter) 2362; mur de revêtement, contribution du Gouvt, (rép. à int. Porter) 2719.
Campbell, J. O., gardien de phare, intervention dans élection, (rép. à int. Borden) 245.
Canadiens emprisonnés dans l'Uruguay, (rép. à int. Hughes) 238.
Canal de Clam-Point: construction, objet, (rép. à int. Blain) 3289.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 623 et suiv.; (mot. pour renvoi à comité spécial) 631.
Carbure de calcium: achat par le min. de la Marine, (rép. à int. Ames) 746.
Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1155; travaux, préséance

Brodeur, bon. Louis-Philippe—*Suite.*
des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2822.
Chemins à barrières de Montréal, commission des: dettes, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 529.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, 3e l., 4948 et suiv.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2532 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National: emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2003, 2012.
Comité des ordres permanents: 4e rapp., (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2361.
Dragueur "W. S. Fielding": creusage à Pictou, (rép. à int. Maclean) 1854; vote du premier crédit pour construction, où construit? etc., (rép. à int. Taylor) 3288.
Dragueur "Galveston": achat, (rép. à int. Monk) 595.
Dragueur "Montague": équipage, dépenses, etc., (rép. à int. Martin) 3290.
Edifices publics: effondrement de la tour de l'ouest, frais d'enquête à ce sujet, (rép. à int. Blain) 4815.
Fleuve Saint-Laurent: chenal, élargissement au Cap Saint-Charles, (rép. à int. Monk) 594; travaux au Cap-à-la-Roche, (rép. à int. Monk) 596; (sub.) 5949; travaux en général, coût, (rép. à int. Bergeron) 2368; creusage du chenal, (sub.) 5945.
Fournitures: achetées de Geo. T. Merwin, (rép. à int. Taylor) 488; de F. C. Brooks et Cie, (rép. à int. Taylor) 488; de la "Canadian Fog Signal Company", (rép. à int. Taylor) 488; de Thomas Wilson et Cie, (rép. à int. Taylor) 489; de Charles Strubb, (rép. à int. Taylor) 489.
Greece's-Point: quai, bateaux qui s'en sont servis? (rép. à int. Perley) 2658.
Herbes marines: récolte à l'Ile Verte, (rép. à int. Monk) 5826.
Homard: reproduction artificielle à la baie d'Egmont, établissement à cette fin, (rép. à int. Lefurgey) 750.
Houille: soumissions demandées par le ministère de la Marine pour houille livrable à Sorel, (rép. à int. Ames) 747.
Ile du Prince--Edouard: communications avec terre ferme pendant l'hiver, (rép. à int. Lefurgey) 531, 634, (rép. à observ. Lefurgey) 728 et suiv., (rép. à int. Martin) 742; vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 935 et suiv.; communications d'hiver avec la Nouvelle-Ecosse, (rép. à int. Chisholm) 1084; communications avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1122 et suiv.; maintien des communications, frais, (rép. à int. Lefurgey) 2046; navigation d'hiver, service des steamers, (rép. à int. Martin) 3287; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3309, 3311, 3325 et suiv.; situation des navires faisant le service entre l'île et la terre ferme, (rép. à int. Lefurgey) 4817, (rép. à int. Martin) 4995; réclamation du gouvt de l'île contre les autorités fédérales; foin, service de steamers, (rép. à int. McLean) 5009; communications en hiver, (rép. à int. McLean), débat, 5093 et suiv.

Brodeur, bon. Louis-Philippe—*Suite.*
Ile Rouge et île Verte: communications téléphoniques avec la terre ferme, (rép. à observ. Gauvreau) 974.
Lac Supérieur: braconnage, (rép. à int. Boyce) 3483.
Marine: médecin-inspecteur à Canso, (rép. à int. Ames) 499.
Marine et Pêcheries: ministère, examen de la comptabilité, (rép. à int. Taylor) 734; (sub.): appointements et dépenses casuelles, 5937; steamers et brise-glaces, 5938; sauvetage, 5939, 5943; steamers surveillant eaux du nord du Canada, 5944; milice navale, organisation, 5945; signaux entre Montréal et Québec, 5949.
Marins canadiens: emprisonnement à Montevideo, (rép. à int. Borden) 1430.
Montréal: présidence de la commission du port, (rép. à int. Monk) 243; nominations, rép. à int. Bergeron) 245; construction de hangars dans le port, (rép. à int. Bergeron) 246.
Navigation: aide, sur côte du Pacique, (rép. à int. R. Smith) 497.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (débat sur observ. Monk) 1587.
Ottawa: hôtel des postes, quand construit, et à quel prix? (rép. à int. Blain) 1855.
Pêche: permis pris par bateaux américains, (rép. à int. Sinclair) 1085; privilèges accordés sur la Saskatchewan-nord, (rép. à int. Ames) 1443; permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1770, 1820 et suiv., où et quand la pêche est-elle permise ou interdite dans l'Ontario? (rép. à int. Clements) 1990; dépenses pour encourager l'industrie de la pêche au Canada, (rép. à int. Clements) 1991.
Pêcheries: commission, dépenses, (rép. à int. Bennett) 749.
Pétrole: bill (n° 97) relatif aux primes, impression en français, (rép. à int. A. Lavergne) 4806.
Phares: service, dépenses, (rép. à int. Taylor) 487; sur côte du Pacifique, construction et réparations, (rép. à int. R. Smith) 496.
Pictou: droits de port, (rép. à int. Lefurgey) 1865.
Pilotes: faisant le service entre Montréal et Québec; nombre, limite d'âge, réduction de leur nombre, (rép. à int. Monk) 4599; pilotes de Montréal, rétablissement du système de tour de rôle, à leur égard, (rép. à int. Delisle) 5012.
Port-Bruce: port, travaux, (rép. à int. Marshall) 4816.
Port-Hood: brise-lames, coût, (rép. à int. Blain) 3281.
Quais: district de Muskoka, gardiens, (rép. à int. Wright) 1101.
Quinté Bass Pond: dépenses qu'on y a faites, (rép. à int. Porter) 3285, 3540.
Sauvetage: stations dans l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 239; sur côte du Pacifique, (rép. à int. R. Smith) 496; à Toronto, (rép. à int. Macdonell), 505; stations sur les grands laçs, (rép. à int. Boyce) 1433. Sauvetage, (sub.) 5939, 5943. (Voir aussi Marine et Pêcheries, lettre "M").

Brodeur, bon. Louis-Philippe—*Suite.*

Sénat: nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Patrie" (rép. à int. A. Lavergne) 4808.

Statuts refondus: bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1564 et suiv., 1583 et suiv.; 1588.

Steamer "Golspie": naufrage, (débat sur observ. Boyce) 1143 et suiv.; steamer "Golspie" appelé auparavant "Osceola", quand et par qui amené au Canada, inspection? (rép. à int. Boyce) 1432, 2420, 2674.

Steamer "Monarch", naufrage, (rép. à int. Boyce) 1433.

Steamer "Sovinto": naufrage, (rép. à int. Lefurgey) 736.

Steamers "Stanley" et "Minto", retirés de la route de Charlottetown-Pictou, raisons, (rép. à int. Martin) 2367.

Steamer "Strathmore", naufrage, (rép. à int. Boyce) 1432.

Tarif: substitution des mots "cour suprême" etc., aux mots "tout tribunal", amend Fielding, 1275; article 2, nomination d'un juge, 1295; article 10, 1313 et suiv.; tabac, discussion sur article 17, 1389; impôt, 1398.

Toronto: sinistre maritime dans le voisinage du port, (rép. à int. Macdonell) 8.

Vancouver, île: chemin sur côte ouest, (rép. à int. R. Smith) 498.

Bureau, Jacques. *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*

Chemin de fer de colonisation du Nord, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 2046; 2e l., 2919, 3221; en comité, 4549, 4584, 4594.

Chemin de fer de Joliette à Brandon, bill (n° 15) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2533 et suiv.

Chemin de fer de la Rivière Indienne, bill (n° 40) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2175.

Chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice, bill (n° 91) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2858; comité et 3e l., 5004.

Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2939 et suiv.

Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6282 et suiv.

Lavaltrie: quai, (sub.) 6292.

Rivière-du-Loup: dragage, (sub.) 6304.

Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6308.

Trois-Rivières: port, quais additionnels dans les eaux estuaires, (sub.) 6317.

Burrows, Theodore Arthur, *Dauphin.*

Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1887 et suiv.; permis de coupe accordés en vertu de l'article 17 du règlement de 1897, (int.) 7200. Explication sur un fait personnel: défense par M. Burrows, député de Dauphin, d'enlever du bois de sa concession forestière pour chauffage, (article du "Telegram" de Winnipeg) 2915.

Caldwell, Thomas Boyd, *Lanark-nord.*

Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7718.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4119 et suiv.

Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1042 et suiv.; article 555, laine, 2447 et suiv.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*

Bills d'intérêt privé: pétitions (mot. pour lecture et réception) 1981 et suiv.

Chemin de fer de London et Sainte-Claire, bill (n° 47) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Compagnie d'assurance mutuelle des manufacturiers de l'Est du Canada, contre l'incendie, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1ère l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 5447.

Compagnie dite "Central Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company", bill (n° 81) la constituant en corporation, 1ère l., 1985; 2e l., 2206; en comité, 4549, 4584, 4594, 4704; 3e l., 4704-4705.

Pétrole: primes, bill (n° 97); en comité, 4019 et suiv.

Remèdes brevetés: bill (n° 99), y relatif, l'adoption en sera-t-elle proposée au cours de la présente session? (int.) 4583

Campbell, Archibald, *York-centre, O.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 180.

Chemins de fer: comité permanent, (mot. pour siéger pendant séances de la Chambre) 7922.

Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.

Chemin de fer "Canadian Northern Ontario," bill (n° 72), en comité, 4549 et suiv.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial bill (n° 158), en comité, 7520 et suiv., 8136 et suiv.

Chemin de fer de Manitoulin et de la rive nord, bill (n° 132) concernant la compagnie du, comité et 3e l., 6771.

Chemin de fer d'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson, bill (n° 133) concernant la compagnie du, comité et 3e l., 6770, 6771.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2538.

Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7404 et suiv., 7516.

Chemin de fer Winnipeg et Northwestern, bill (n° 129) pour autoriser la compagnie du, comité et 3e l., 6770.

Compagnie dite "Jordan Light, Heat and Power Company," (bill (n° 115), 1ère l., 4814, 2e l., 5004.

Compagnie dite "Owen-Sound Bridge and Terminal Company", bill (n° 66) la constituant en corporation, 1ère l., 1522; 2e l., 1937; retrait de ce bill, (mot.) 3841.

Compagnie dite "Port-Arthur Power and Development Company", bill (n° 167), pour l'autoriser, 2e l., 7411.

Damen, William A., brevet d'invention, bill (n° 8) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; en comité, 1805 et suiv.; comité et 3e l., 1853.

Entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5303 et suiv.

Feuilleton: ne devrait pas être imprimé en français seulement, (observ.) 8059.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, (déc.) 3426, 3437.

Campbell, Archibald.—*Suite.*
Spain, Osprey George Valentine, bill (n° 104) pour lui faire droit, 1ère l., 4250; 2e l., 4553.
Tarif: tomates fraîches, 1933; article 87, légumes n.a.p., 1943; article 555, laine, 2449.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4248 et suiv.

Carrier, Louis A., *Lévis.*
Lévis: forts militaires, déblaiement des terrains avoisinants, (int.) 5827; baraques du camp de Lévis, incendie, (int.) 5827.

Carvell, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Chemins de fer: subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8021 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2740 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5997 et suiv.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapport, 5276.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2324. et suiv., 4772 et suiv.; inspection, bill (n° 111) en comité, 7245.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 6257.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3548 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5602 et suiv., 5610 et suiv.
Grèves et lockouts: bill, (n° 36) pour les prévenir et les régler en comité, 3958.
Ile du Prince-Edouard: communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3365 et suiv.
Intercolonial: accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Macdonald pour doc.) 3521.

Cash, E. L., *Mackenzie.*
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2176.
Doukhobors: établissements dans la Saskatchewan depuis 1er octobre 1906 (mot. pour doc.) 4601.
Yukon: l'Indien Tagish Charlie est-il le premier homme qui ait découvert de l'or au Yukon et est-il vrai que le Gouvt canadien lui ait donné, pour cela une récompense de $5,000? (int.) 921.

Chisholm, Thomas, *Huron-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, 71.
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, (int.) 1091.
Dragueur "Montague", où employé en 1906? (int.) 3075.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résol. Fisher) 722 et suiv.; bill (n° 20), 2e l., 2507; transport dans iceux, (mot. Smith), débat, 5325 et suiv.
Fer, acier et plomb, production, (int.) 4179; primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7676 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2951 et suiv.

Chisholm, Thomas.—*Suite.*
Immigration: circulaires adressées aux agents, (mot. pour doc.) 287.
Moore, W. W., rapport sur conditions de certaines fabriques, (int.) 238.
McGee, Thomas D'Arcy: monument à sa mémoire, (int.) 7916.
Périodiques anglais: port, traitement plus satisfaisant aux éditeurs, (int.) 1173.
Pétrole: primes à l'extraction du petrole brut, (int.) 4184.
Postes: contribution spéciale des receveurs de la poste, reçue par le Gouvt, (int.) 1173.

Chisholm, William, *Antigonish.*
Ile du Prince-Edouard: communications d'hiver avec la Nouvelle-Ecosse, (int.) 1084; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3351 et suiv.
Tarif: discussion, article 196, 2126.

Christie, Peter, *Ontario-sud.*
Canal de la Trent: construction, coût, (int.) 738.
Immigrants: combien arrivés en 1905, (int.) 591.
Immigration: agents employés dans l'Ontario, (int.) 738.
Intercolonial: remise à locomotives, construction, (int.) 5009.
Stations agronomiques, (sub.) 8033 et suiv.
Tarif: article 411, chaînes-hérisson, (mot. Logan au sujet du tarif) 4404, 4530.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*
Canal Welland: détournement d'eau par la "Cataract Power Compny", (int.) 3288.
Grèves sur chemins de fer, (int.) 3289.

Clarke, Alfred H., *Essex-sud.*
Chemin de fer central de Nipissingue, (bill (n° 94) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2859; comité et 3e l., 4551.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7525 et suiv., 7545 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5228 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 963 et suiv.
Navires: course à Lime-Kiln, réglementation, (int.) 4177.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4018 et suiv.
Rivière Otonabie: dragage, (sub.) 7175 et suiv.

Clements, Herbert S., *Kent-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 120.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 456.
Chatham: salle d'armes, (int.) 4180.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 663.
Chemin de fer Transcontinental-National: adjudication de travaux, (int.) 3282; wagons et locomotives, combien en circulation? (int.) 5182, combien de milles déjà construits? etc., (int.) 5674.
Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6099.

Clements, Herbert S.—*Suite.*
Clôture en fil métallique le long de la frontière internationale, (int.) 241.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7141.
Compagnie dite "Chatham Cordage Company," amendes à elle imposées, (int.) 4180.
Dolson : cimetière, travaux de protection, (int.) 4599.
Edifices publics, (sub.) 4150.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2497-2527.
Explication sur un fait personnel: absence du comité des chemins de fer, article du "World," de Toronto, 4527.
Importations: des Etats-Unis au Canada, par provinces, (mot. pour doc.) 1188.
Fer et acier: primes, débat sur projet de résol. Fielding) 7721 et suiv.
Huile à parquet: qualités et prix, (int.) 5181.
Ile Sainte-Anne: qui l'a louée? (int.) 6192.
Importations: des tEats-Unis au Canada, par provinces, (mot. pour doc.) 1188.
Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7484 et suiv.
Kermès San-José, ravages, (observ.) 2848.
Pêche: où et quand permise et interdite dans l'Ontario? (int.) 1990; dépenses pour encourager l'industrie de la pêche au Canada, (int.)1990.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4021 et suiv.: quand aura-t-il force de loi? (int.) 4817.
Phares, (sub.) gardiens, 6041 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6073.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7165.
Postes, (sub.): administration, 2898 et suiv.; service postal, 3255 et suiv.
Rivière Otonabie: dragage, (sub.) 7172 et suiv.
Rivière Thames: exploration, coût, (int.) 241; quais, coût, (int.) 241 ; inondations, (observ.) 2850.
Rondeau: port, travaux, (sub.) 7176 et suiv.
Tabac: en feuilles, importé des Etats-Unis, (int.) 2209 ; impôt sur les tabacs, (observ.) 6035; la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session? (observ. sur int. Monk) 6325 et suiv.; tabacs: timbres sur iceux, (sub.) 7498 et suiv.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1263; tomates fraîches, 1935; article 349, 2196 et suiv.; article 399, 2200; article 555, 2445 et suiv.; tarif, discussion en comité: article 307, 4328 : articles 349 et 356, 4335; article 410, 4403; chaînes-hérisson (mot. Logan, amend. Laurier) 4403, 4531.

Cockshutt, William F., *Brantford.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 115.
Annuaire statistique, (sub.): 3066 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 456 et suiv.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6450 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2315 et suiv.; 4773 et suiv.; 3e l., 5121 et suiv.
Goderich : port, travaux, (sub.) 7141 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3457 et suiv., 3938 et suiv.
Houille pour la salle d'armes de Burford: marché à ce sujet, (int.) 1443.
Kingston (Jamaïque): tremblement de terre, (observ.) 1663.

Cockshult, William F.—*Suite.*
Naturalisation: bill (n° 22) modifiant la loi y relative, 2e l., 1134 et suiv.
Ottawa, (sub) : hôtel des monnaies, 3720.
Postes: conventions postales entre Canada et Etats-Unis, (int.) 490; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7221.
Recensement et statistiques, (sub.): 3060 et suiv.
Service civil: bill (n° 156) retiré, (observ.) 8017 et suiv.
Tariff: ficelle d'engerbage, 1252; prime, (int.) 1662; article 521, 2422 et suiv.; article 527, 2443; mise en discussion des articles 72 et 73, (int.) 1926; article 232, 2184 et suiv.: article 290, 2188 et suiv.; article 521, 2422 et suiv.; article 524, 2430 et suiv.; article 544, ficelle d'engerbage, 2444; article 71, 4277; article 73, 4278; article 135, (sucre), 4282; article 139 (glucose) 4317; article 258, 4323; article 316a, 4329: articles 349 et 356, 4336 ; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4406.
Toronto: salle d'exercices, (sub.) 4746.
38e carabiniers : fusiliers du, solde, (int.) 4177.
Winnipeg: bâtiments pour immigrants, (sub.) 4748.

Conmee, James, *Baie du Tonnerre et Rivière La Pluie.*
Bills d'intérêt privé : pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1984.
Canal de Chambly: conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7749 et suiv.
Chemin de fer: bill (n° 100) modifiant la loi de 1903, 1ère l., 3845.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec, bill (n° 154), comité, 8135.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7524 et suiv., 7699.
Compagnie dite "Erie and Ontario Power Company": bill (n° 168), (mot. pour discussion en comité par tour de faveur) 7692.
Compagnie dite "Port Arthur Power and Development Company", bill (n° 167) pour l'autoriser, 1ère et 2e l., 7319; 2e l., 7411, 7692; (mot. pour discussion en comité par tour de faveur) 7692.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2336 et suiv., 4776 et suiv.; 3e l., 5122 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7690, 7702 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36), pour les prévenir et les régler, en comité, 3926 et suiv., 3976 et suiv., 4108 et suiv., 4603 et suiv., 4934 et suiv.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7420 et suiv.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (observ.) 8122, 8143 et suiv.
Simcoe : comité, plaintes contre le juge puisné de la cour de comté, (int.) 3755.
Terres fédérales: bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5874.
Travaux publics: Ontario, (sub.) 8054.

Copp, Albert J. S., *Digby.*
Culloden: brise-lames, (sub.) 6201.
Explication de nature personnelle, entrefilet du "Telegram", de Saint-Jean, candidature du Dr Weldon dans le comté de Queen-et-Shelburne, 287.
Pêche: permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1784 et suiv., 1817 et suiv.

Crawford, John, *Portage-la-Prairie.*

Chemin de fer d'Alberta, bill (n° 124) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134.
Chemin de fer de Midway et Vernon, bill (n° 123) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7330 et suiv.
Serment: à faire prêter aux électeurs, formule, (débat sur observ. Barker) 8116 et suiv.
Tarif: article 57, 1423; article 591, 2474.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4903 et suiv., comité, 4944 et suiv., 4983 et suiv.

Crocket, Oswald S., *York, N.-B.*

Bain, John: services spéciaux dans l'enquête sur le tarif, (sub.) 6157.
Chemins de fer de l'Etat: ponts, travaux, (mot. pour doc.) 1519.
Chemin de fer le Grand-Tronc: paiements à lui faits, (mot. pour doc.) 1519-1520.
Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton, (mot. pour doc.) 273 et suiv., 3215, 3221 et suiv.; explorations dans le Nouveau-Brunswick, (int.) 485: achat de terrains à Moncton, (int.) 1170; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix, (int.) 2928, 3076; tracé dans le Nouveau-Brunswick, choix, (int.) 4251, 7203; construction du chemin, études, (sub.) 7884 et suiv.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: réorganisation, (mot. pour doc.) 3758-3759.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3003 et suiv.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 6256.
Harrison, Thomas: gratification à sa veuve, (sub.) 6137.
Intercolonial: nouveaux emplois, (int.) 1090; achat de terrains à Moncton, (int.) 1170; pensions à certains employés, (sur projet de résol. Emmerson) 1531 et suiv.; ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (mot. pour doc.) 2671; (sub.); améliorations à Sackville, à Amherst, à Newcastle, 7502-7504.
Marble-Mountain : quai, (sub.) 6228.
Marine et Pêcheries: ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6129.
Milice, (sub.) : habillements et accessoires, 5911 et suiv.
Moncton: "Old Trotting Park", expropriation, (int.) 3080.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (int.) 2213, 2366; (mot. pour doc. et amendement Johnston) 2670, 2672.
O'Rourke, John: emploi au bureau du comptable de l'Intercolonial, (int.) 3282, 3538.
Peintres: salaires à Halifax, (int.) 4356.
Postes, (sub.): administration, 2901 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2248.
Sénat: vacances, quand seront-elles remplies? etc.; (int.) 733, 1429, 1522; (observ.), débat 1696 et suiv.
Stanley, (N.-B.): receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 7755.
Stations agronomiques: combien? (sub.) 4176.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5511 et suiv.

Croket, Oswald S.—*Suite.*

Tarif: en comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1027 et suiv., article 17, 1399; article 411, chaînes-hérisson, 4532; article 433, 4538 ; acier, etc., 4572 ; article 1013, y compris guipures et franges pour cercueils, 4575.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*

Annuaire statistique, (sub.): 3066 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, certificats, bill (n° 5), 2e l., 627.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest: gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'hon. ministre des Chamins de fer et Canaux, (observ.) 5351, 5369, 5381, 5411 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique: permis de circuler sur Intercolonial, (int.) 2927.
Commerce: ministère, (sub.) 7301.
Commerce et navigation, rapports, fautes d'impression, (int.) 288.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6457 et suiv.
Dépêches: expédition en Angleterre par les steamers "Empress", (int.) 1096.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4169.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3039 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2556 et suiv.
Fernie: édifice public, (sub.) 4174.
Forage, (sub.) 3262.
Fusils: fusils Ross et Lee-Enfield, distribution, (int.) 4595 ; fusil Ross, qualité, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1473 et suiv.
Glace-Bay : port, (sub.) 6214.
Grain: exportation, (int.) 492.
Guelph : salle d'armes, (sub.) 4151.
Hôpitaux de marine, (sub.) : 6054 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 966 et suiv.; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3322, 3361 et suiv.
Immigration : agents et employés, (sub.) 6893 et suiv., 6947; immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7093.
Importations du Royaume-Uni, valeur, (int.) 589.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5939 et suiv.; milice navale, organisation, 5945; ministère, réorganisation de la comptabilité, 6127 et suiv.
Milice, (sub.): levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5904; propriétés militaires, 5908 et suiv.: achat d'un emplacement pour nouvelle salle d'exercice à Saint-Jean, N.-B., 5936.
Montréal: port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6178; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résolution Fielding à cette fin) 7264 et suiv.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
Ottawa, (sub.) : édifices publics, éclairage, mobilier, ventilation, 4750.
Pêche: permission aux pêcheurs américains de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1802, 1821.

Daniel, John W.—*Suite.*

Pêcheries: commission des, frais, (sub.) 6150.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1531 et suiv.
Phares, (sub.): phares et bateaux feux, 6042 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2887 et suiv.; service postal, 3241 et suiv.
Provinces maritimes: représentation, (débat sur mot. Hughes) 2228.
Québec : hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4142.
Rideau-Hall, (sub.): 4755.
Saint-Jean, N.-B., port, amélioration, (int.) 242.
Sénat: vacances, nomination de nouveaux sénateurs, (débat sur observ. Crocket) 1701 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7303 et suiv.; entre Saint-Jean et Digby, 7312.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours) 4912.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5543 et suiv., amend., 5546, rejeté, 5548.
Tarif: discussion, acide nitrique et tous autres acides, n.a.p., 2182; article 219, 2183; article 223, 2184; article 220, 2183 ; articles 664, 682, 2484; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4436, 4437, 4442, 4494; article 448, 4558; annexe "B", article 1001, 4566: article 1007, 4572.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4893 et suiv.

Delisle, Michel Simeon, *Portneuf.*

Cour Supérieure de la province de Québec, juges ayant demandé un congé depuis six mois, (int.) 3073.
Cour suprême du Canada: nomination d'un nouveau juge choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int.) 3073.
Juges: nouveau juge de la cour suprême du Canada, à être choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int.) 3073; juges de la cour supérieure ayant demandé un congé depuis six mois, (int.) 3073; juges en retraite exerçant le droit, (int.) 3481, 3757.
Ouimet, hon. J. A., juge en retraite, président de la Banque d'Epargne de Montréal, (int.) 4178.
Pilotes: de Montréal, rétablissement du système de tour de rôle, à leur égard, (int.) 5011.
Riley, James: est-il encore surintendant des pilotes à Montréal? (int.) 3758.
Routhier, hon. juge A. B.: retraite, pension, (int.) 5011.

Demers, Joseph. *Saint-Jean et Iberville.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 15.
Canal de Chambly: construction d'un conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748 et suiv.

Derbyshire, Daniel, *Brockville.*

Chemins de fer: transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (débat sur observ. Maclean) 4518.

Derbyshire, Daniel—*Suite.*

Chemin de fer de Brockville, Westport et Nord-Ouest, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2531.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapport, 5248.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 697 et suiv.; entrepôts frigorifiques; transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5293 et suiv.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6221.
Tarif: articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4737.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1644.

Desjardins, Samuel, *Terrebonne.*

Beurre : production totale, de 1896 à 1906, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int.) 1185.
Exportations: de pommes, de foin, de sucre et de sirop d'érable, en 1905 et en 1906 ? (int.) 2666.
Fromage: production totale, prix, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int.) 1183.
Réserve de Doncaster: division en lots de colonisation, (int.) 5181.

Devlin, Charles, *Nicolet.*

Chemins de fer: subventions, pont à Nicolet, (débat sur projet de résol. Fielding) 8027.
Chemin de fer le Grand-Tronc, compagnie du, a-t-elle fourni comptes exigés par l'acte 16 Vict., ch. 34, art. 27? (int.) 5184.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5213 et suiv.
Convention de Berne: proclamation par les tribunaux du Canada, (int.) 7916.
Doucet's-Landing: quai, (sub.) 6277.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2967, 2990, 2992, 2995.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 3e l., 5148 et suiv.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. Borden) 7000 et suiv.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6855 et suiv.
Intercolonial: échange de wagons avec d'autres compagnies, (int.) 2662; service des trains à voyageurs entre Nicolet et Montréal, (int.) 3749; incendies causés par l'Intercolonial, indemnités, (int.) 3750.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3769 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8064 et suiv.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (débat sur observ. Monk) 1589 et suiv.
Pénitenciers: Kingston, grâce accordée à certains détenus, (int.) 2662.
Sainte-Perpétue: qui y est chef de gare? (int.) 2419.
Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8014 et suiv.

Devlin, Emmanuel B., *Wright.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 112.
Assurances: rapport de la commission des allégations contre certains députés, etc.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5643 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8065 et suiv.
Petewawa,: camp militaire, établissement terrains, (débat sur observ. Borden) 7842 et suiv.
Sénat: nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (débat sur observ. Crocket) 1719.

Dubeau, Joseph Adelard, *Joliette.*

Explication sur un fait personnel, article du "Nationaliste", 3968.

Dugas, Francois O., *Montcalm.*

Chemin de fer canadien du Nord, bill (n° 48) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531.
Tabac: tabac canadien, fabrication, combien de manufactures, quantité fabriquée, etc., (int.) 1986.

Elson, Peter, *Middlesex-est.*

Boston, Robert: nommé inspecteur d'immigration, (int.) 2211.
Chevaux: minimum de valeur, pour fins du tarif, (int.) 1091.
Feuilleton: ne devrait pas être imprimé en français seulement, (observ. Campbell) 8059.
Lin de la Nouvelle-Zélande: essais de culture à la station agronomique centrale, (int.) 5449.
London : bureau de poste, améliorations, (int.) 7453.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int.) 3756.
Tarif: article 18, beurre, 1400; foin et paille, 1925; article 250, 2187; ajustages en fer ou en acier, 2201; article 555, 2456 et suiv.; article 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4744.

Emmerson, hon. Henry R., *Westmoreland.*

Canal de la baie Georgienne: embouchure du canal, (rép. à int. Bennett) 3746.
Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (rép. à int. Monk) 1437: enquête, rapport, etc., (rép. à int. Bergeron) 1438.
Canal de Chambly, (port de Saint-Jean), (sub.): 5718.
Canal de Cornwall, et autres canaux du Saint-Laurent, (sub.): 5722.
Canal de Lachine, (sub.): 5717.
Canal de Soulanges, (sub.): 5717-5718.
Canal de la Trent, entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1997 et suiv.; construction, coût, (rép. à int. Christie) 738; décision du Gouvt de faire aboutir le canal à Trenton et non à Port-Hope, (rép. à int. Ward) 3745 ; levés du canal, coût, (rép. à int. Ward) 4815; choix d'une route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, (rép. à int. McCarthy) 4994.
Canal Welland: prise d'eau par la "Cataract Power Company", (rép. à int. Maclean) 1985; détournement d'eau par la "Cataract Power Company", (rép. à int. Clare) 3288.
Canaux de la province de Québec, (sub.): 5721.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Carson, H. J., et Cie, vente de vieux fer à cette maison, (rép. à int. Ames) 3964.
Charing-Cross: gare, fermeture, (rép. à observ. Clements) 1147.
Chemins de fer: bill (n° 4) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l., 989 et suiv. ; bill (n° 7), idem, vente des billets, 2e l., 997 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer), 1025 bill (n° 6), idem, en comité, 3797 et suiv.; établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2390 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: charge de comptable en chef, a-t-elle été abolie? (rép. à int. Barker) 748; travaux exécutés par E. A. Walberg, (rép. à int. Ames) 1088.
Chemins de fer et Canaux: rapport, (dépôt) 1158; frais d'impression et de publicité du ministère, (rép. à int. Foster) 1612 ; ministère, administration générale, exposé, 5336, 5348, 5366.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.
Chemins de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 1ère l., 5086; 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72) 4550.
Chemin de fer le Grand-Tronc: prolongement Madoc-Eldorado, (rép. à int. Northrup) 982, 1101, 1169; bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4585 et suiv.
Chemin de fer Manitoba-Radial: bill (n° 46) amendements du Sénat, 5133 et suiv., 5365.
Chemin de fer des Mines du Klondyke, bill (n° 38), comité et 3e l., 2858.
Chemin de fer canadien du Pacifique : construction de passages souterrains à Calgary, (rép. à int. Maclean) 2363; transport sur la ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (rép. à int. Lake) 4816.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5126.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2532; (observ. sur mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2608; amend. du Sénat, 4552.
Chemin de fer de Saint-Timothée à la Grande-Ile, réparations, pétition du conseil municipal de Saint-Timothée à cette fin, (rép. à int. Bergeron) 3963.
Chemin de fer Transcontinental-National : employés de la commission à Ottawa, (rép. à int. Foster) 741, 917; rapport de la commission, dépôt, (rép. à int. Barker) 1081 ; achat de terrains à Moncton, (rép. à int. Crocket) 1170; explorations, coût, (rép. à int. Ames) 1443; achat de traverses, (rép. à int. Bergeron) 1445, 1609; exemption d'impôts, (rép. à int. Roche) 1661; travaux, estimation, etc., (rép. à int. Tisdale) 1855; secours médicaux aux ouvriers (rép. à int. Wilmot) 2720; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix, (rép. à int. Crocket) 3076; construction du Transcontinental, emploi de Philias Payette, (rép. à int. Léonard) 3080; tracé entre Québec et Moncton, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 3220, 3222 et suiv.; adjudication de travaux, (rép. à int. Clements) 3282; exécution des travaux de construction, à quels journaux sont don-

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

nées les annonces à cette fin? (rép. à int. Lavergne) 3284; comptabilité (rép. à int. Ames) 3752; construction, adjudication, de certains travaux, (rép. à int. Bergeron) 3849; tracé entre pont de Québec et lac Pohonegamook, (rép. à int. Morin) 4013; wagons et locomotives, combien en circulation? (rép. à int. Clements) 5182; combien de milles déjà construits? wagons, circulation, etc., (rép. à int. Clements) 5674.

Cochrane, George, Moncton, paiement à lui fait, (rép. à mot. Barker pour doc.) 752.

"Colony Register A", Cie baie d'Hudson; le Gouvt en a-t-il l'original ou un exemplaire? (rép. à int. Bourassa) 5450.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac-Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275 et suiv.

Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5241.

Creek Gibson: travaux, (rép. à int. Martin) 2659.

Documents: (rép. à demande de divers documents faite par M. R. Borden) 1914, par M. Foster, 2277, 3094, par M. Reid, 4016.

Emmerson, hon. H. R., ministre des Chemins de fer et Canaux, démission, (explications) 5725.

Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (mot. pour comité sur projet de résol.) 1343, 1523; création du fonds de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 1551, 2e l. et comité, 3000 et suiv.; 3036 et suiv.; 3e l., 3097; amendements du Sénat, 5019 et suiv.

Ile du Prince-Edouard: wagons automobiles, mise en usage sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 748; vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 946 et suiv., 969 et suiv.; chemin de fer, collision, (observ.) 1026; communications avec terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1125 et suiv.; hangar à marchandises à Summerside, reconstruction, (rép. à int. Lefurgey) 1175; houille de qualité inférieure, employée par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 1184; enquêtes au sujet d'employés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, rapports, etc., (rép. à int. Lefurgey) 1185; wagons électriques sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 1431; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68), (voir "Employés", lettre "E"); affaires du chemin de fer de l'I.P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 1863; réclamations de la veuve Wiggins et McNalley, propriété incendiée par locomotive, (rép. à int. Lefurgey) 1864; embranchement O'Leary-West-Cap, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 1867 et suiv.

Intercolonial: M. Bruce McDougall, vérificateur des comptes, (rép. à int. Barker) 736: achat d'huile, (int. Barker) 737; permis de circulation à sir Wm Mulock, (rép. à int. Barker) 737; tarifs de transport des marchandises à l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 743; gare d'Elgin-Road, agrandissement, (rép. à int. Paquet) 743; wagons automobiles, mise en usage sur l'Intercolonial, (rép. à int. Lefurgey) 748; conduite de certains employés, (rép. à mot. Barker pour doc.) 751; tarif de transport

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

des marchandises, (rép. à mot. Ames pour doc.) 754; tarif de transport des voyageurs, (mot. Ames pour doc.) 755; achat de fournitures de la "New-Brunswick Supply Company", (rép. à int. Ames) 1089; nouveaux emplois, (rép. à int. Crocket) 1090; accidents et indemnités, (rép. à int. Laurence) 1093; prolongement jusqu'à Montréal, bill (n° 50) modifiant acte passé à ce sujet, 1ère l., 1159: achat de terrains à Moncton, (rép. à int. Crocket) 1170; nouvelles installations à Sainte-Flavie, (rép. à int. Bergeron) 1171; ouvrages à la Rivière-du-Loup, coût, (rép. à int. Bergeron) 1171; ouvrages à la jonction de la Chaudière, coût, (rép. à int. Bergeron), 1172; nouvelles installations à Drummondville, (rép. à int. Bergeron) 1172; nouvelles installations à Sainte-Rosalie, (rép. à int. Bergeron) 1173; division de Windsor, recettes du Gouvt, (rép. à int. Black) 1180; pension à certains employés, (projet de résolution) 1343, 1523; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) (voir "Employés", lettre "E"); retards dus à la mauvaise qualité du charbon (rép. à int. Barker) 1867; transport des dépêches et des voyageurs à Halifax, laissant de côté le port de Saint-Jean, (rép. à int. Stockton) 2275; échange de wagons avec d'autres compagnies, (rép. à int. Devlin) 2662: ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 2672; château d'eau à Gibson, construction, (rép. à int. Roche) 3078; train express de minuit, le ministère des Chemins de fer et Canaux se propose-t-il de le rétablir? (rép. à int. Beauparlant) 3281; service des trains à voyageurs entre Nicolet et Montréal, (rép. à int. C. Devlin) 3749; incendies causés par l'Intercolonial, indemnités, (rép. à int. Devlin) 3750; tapis des wagons, soumissions pour fourniture, (rép. à int. Worthington) 3751, 3754; voitures automobiles, construction, (rép. à int. Lapointe) 3963; ferrailles trouvées dans les ruines après l'incendie des ateliers de Moncton, (rép. à int. Ames) 3963; remise à locomotives, et gare, à Pictou, construction, (rép. à ints. Christie et A. A. McLean) 5009, 5011; embranchement Drummond, dépenses, (int. Morin) 5243.

Lord Selkirk: livre terrier de sa succession pour 1812 à 1835, le Gouvt en a-t-il l'original ou un exemplaire? (rép. à int. Bourassa) 5450.

Moncton: "Old Trotting Park)), expropriation, (rép. à int. Crocket) 3080, (rép. à int. Ames) 4012.

Murray-River: quai, construction, (rép. à int. Martin) 981.

McCullum, Duncan: noyé dans le canal de la Trent, (rép. à int. Hughes) 4011, 5180.

O'Rourke, John, arrestation, (rép. à int. Fowler) 1167; emploi au bureau du comptable de l'Intercolonial, (rép. à int. Crocket) 3282.

Poisson: transport du poisson frais sur l'Intercolonial, (rép. à int. Sinclair) 5005.

Praught, Ed., réclamation pour blessures reçues, (rép. à int. Martin) 4600.

Rivière Otonabee: pouvoir hydraulique, location, (rép. à int. Bennett) 4761.

Sainte-Perpétue: qui y est chef de gare? (rép. à int. Devlin) 2419.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Sénat : nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (débat sur observ. Crocket) 1708 et suiv.
Sparks: succession, réclamation, (rép. à int. Bennett) 735.
Steamer "Toronto", naufrage, (rép. à int. Hughes) 1101.
Transports : commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1645.
Wallace: carrières, améliorations du chemin de fer qui y conduit, (rép. à int. A. A. McLean) 2668.

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Débats, compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8201 et suiv.

Fielding, hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.-E.*

Actionnaires des banques autorisées, liste, (dépôt) 7999.
Alcool dénaturé: loi concernant fabrication, (rép. à int. Hughes) 231.
Assurances : commission royale, (rép. à observ. Foster) 97 ; dépositions des témoins, distribution, (rép. à int. Borden) 3969, 4007 ; commission, impression du rapport, (mot. Lavergne) 5335; commission, (dépôt de son rapport) 3843 et suiv.; enquête, pièces justificatives, dépositions des témoins, etc., (rép. à mot. Borden, Foster et Wilson pour doc.) 4251, 4583, 4765; pièces comprises dans le rapport, envoi au Sénat, (mot. à cette fin) 5421; commission, rapport, question y relative, (rép. à avis de M. Foster) 6033 ; (débat sur observ. Foster) 6653, 6658 et suiv.; frais de la commission, (sub.) 6467, 6566; commission des, enquête et rapport, traduction et impression en français, 3e rapport du comité des impressions, (rép. à mot. Parmelee pour adop.) 7196 et suiv.; (rép. à mot. Parmelee pour modification) 7320; le Gouvt a-t-il des exemplaires du projet de loi proposé par la commission? (rép. à int. Foster) 7454; impression de 5,000 exemplaires de l'enquête de la commission, (sub.) 8198.
Auditeur général: rapport, dépôt, (rép. à int. Foster) 533; 1080; 2051; (rép. à int. Borden) 728, 1129, 2419; dépôt, 1158; 1520; (dépôt du rapport) 2561, (dernière partie) 2815.
Banques: fonds de l'Etat y déposés, intérêt sur iceux, (rép. à int. Armstrong) 4350.
Banque dite "Canadian Bank of Commerce," commission à elle payée par le Gouvt pour ses opérations au Yukon, (rép. à int. Foster) 4410.
Barges: établissement d'un service officiel d'inspection, bill (n° 35) à cette fin, 1ère l., 1070.
Bateaux traversiers de Québec à Lévis: marché avec la compagnie pour le transport des voyageurs de l'Intercolonial, (rép. à int. A. Lavergne) 6442.
Bibliothèque du Parlement, (sub.) 6950.
Billets fédéraux: vont-ils être imprimés en anglais et en français? (rép. à int. Lavergne) 6191.
Bois à pâte: imposition d'un droit d'exportation, (rép. à int. Bergeron) 919.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6087 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, dépôt des documents nécessaires à la discussion, (rép. à observ. Foster) 96; débat, préséance, (observ. sur mot. Laurier) 247 et suiv.; exposé budgétaire, (débat) 289 et suiv.
Câble du Pacifique, exploitation: pour aider à combler le déficit, (sub.) 8198.
Cabotage: traités y relatifs, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1510, 1513.
Canada: actif portant et actif ne portant pas intérêt, (rép. à int. Macdonell) 4009.
Canada et Etats-Unis: relations, (rép. à int. Lewis) 6445.
Canal de Chambly: construction d'un conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748.
Canal des Galops, (sub.): paiement final, 7742; mur de soutènement, 7745.
Canal Murray jetée en béton, reconstruction, (sub.) 7746.
Canal Rideau: terrains de la réserve, location, (rép. à int. Taylor) 7093, 7103; rupture de la jetée de Poonamanile, dommages; achat d'un remorquer, (sub.); 7883.
Canal du Sault Sainte-Marie : construction, (sub.) 7745.
Canal de Soulanges, (sub.) : logis pour électriciens, quais aux Cascades, machines pour remorqueur, 7747 ; personnel, 7751.
Canal de la Trent, (sub.) : construction, études, 7743, 7881 et suiv.; améliorations, 7746 ; dommages causés aux frères Curtis par l'inondation, 7751 ; chemin traversant ruisseau McLean, construction, (sub.) 7883.
Canal Welland, (sub.) : élévation à Port-Colborne, 7744 ; construction d'une grue, 7745; mur de soutènement, jetée à Port-Maitland, dragage à Port-Dalhousie, 7746.
Canaux : personnel et réparations, (sub.) 7747.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 5) concernant certificats, (rép. à mot. Lancaster pour comité, renvoi du bill à la prochaines session) 7729.
Céréales, commerce au Canada, commission d'enquête, frais, (sub.) 8210.
Chambre des communes : travaux, préséance des mesures du Gouvernement les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2820 et suiv.; législation, (sub.) 7090 ; séance le samedi, (mot.) 7321.
Chemins à barrières de Montréal, commissions : dettes, recettes et dépenses, (rép. à mot. Monk pour doc.) 526 et suiv.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2412 et suiv.; bill (n° 6), en comité, 3807 et suiv.; comité permanent, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 7024 ; insuffisance du matériel roulant, dans le Nord-Ouest, (rép. à observ. Foster) 7455; subventions aux chemins de fer, projet de résol.), dépôt, 7322, discussion en comité, 8018 et suiv.; bill (n° 178) accordant subventions à certains chemins de fer, 1re et 2e l., comité et 3e l., 8028 ; bill (n° 3) pour modifier la loi de 1903, amendements du Sénat, (mot. pour étude d'iceux) 7204-7205.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Chemin de fer canadien du Nord et Transcontinental : gare commune à Winnipeg, bill (n° 128), comité et 3e l., 6445, 6446.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72), en comité, 4550.
Chemins de fer et Canaux : ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, 1re l., 7449 ; 2e l., et comité, 8028 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité, 7590 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat : offres faites au Gouvernement afin d'obtenir droit de parcours sur iceux, (rép. à int. Maclean) 5953.
Chemin de fer Grand-Tronc ; compagnie du, a-t-elle fourni comptes exigés par l'acte 16, Vict., ch. 34, art. 27 ; (rép. à int. Bristol) 5184 ; est-elle en possession de matériel roulant appartenant au Transcontinental National ? (rép. à int. Lennox) 5828.
Chemin de fer Manitoba-Radial : bill (n° 46) autorisant la compagnie du, (amendements du Sénat) 6390.
Chemin de fer de Montréal et des Comtés du centre, pose de rails dans la rue du Moulin, (rép. à int. Ames) 8211.
Chemin de fer Transcontinental National : emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2013 et suiv.; obligations garanties, (rép. à int. Ames) 3752 ; rails d'acier de 80 livres, fourniture, soumissions, (rép. à int. McLean) 7199 ; commission du Transcontinental, rapports, dépôt, (rép. à int. Henderson 7202, tracé dans le Nouveau-Brunswick, ((rép. à int. Crocket) 7203 ; construction, études, (sub.) 7742, 7884-7889 et suiv.
Chenal du nord, (sub.) ; paiement final, 7742.
Chien de mer : usines pour réduction, (sub.) 6097 et suiv.
Commerce : ministère, (sub.) 7292.
Commerce et navigation : rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 1129.
Commission des chemins de fer : entretien et administration, (sub.) 7746.
Compagnie dite " American Bank Note Company," paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 916.
Compagnie d'assurance dite " Residential," contre l'incendie, bill (n° 161), pour l'autoriser, 1re l., 6704 ; 2e l. et comité, 7206.
Compagnie d'assurance Royale-Victoria, sur la vie, bill (n° 37), comité et 3e l., 2858.
Compagnie dite " Athabaska Fish Company ": baux et arrangements avec le Gouvernement ? (rép. à mot. Ames pour doc.) 6038, 6445.
Compagnie dite " Fidelity Life Insurance Company of Canada " ; bill (n° 164) pour l'autoriser, en comité, 7518.
Compagnie dite " Lake Erie and Ontario Development Company " : fusionnement, article du " News," (rép. à observ. Bennett) 7100.
Compagnie dite " Nichols Copper Company," bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company " : enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6020 et suiv.
Compagnie dite " Northern Trust Company," bill (n° 31), en comité, 4137 et suiv.
Compagnie dite " Traders' Fire Insurance Company," bill (n° 110) en comité, 5447 et suiv.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Comptes publics : dépôt, (rép. à int. Borden) 10 ; comité, (débat sur sixième rapport) 5189 et suiv ; comité, (rép. à mot. Geoffrion pour adop. du 11e au 24e rapp.) 6952.
Conférence coloniale : Le Gouvernement y proposera-t-il un tarif de préférence interimpérial ? etc., (rép. à int. Monk) 924 ; le Gouvernement y renouvellera-t-il l'offre faite au Gouvt impérial en 1902, au sujet du traitement de faveur ? etc., rép. à int. Monk) 924-925 ; le premier ministre du Canada y assistera-t-il ? etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5436 et suiv ; dépenses des ministres, (sub.) 8209.
Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2853 et suiv.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1354 ; comité, 2053 et suiv.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2292 et suiv ; (rép. à int. Boyce) 6953.
Débats, compte rendu officiel ; appointements des traducteurs, augmentation, (sub.) 8200.
Dépenses casuelles en général, immigration chinoise, etc., (sub.) 7092.
Dépenses publiques : (débat sur mot. de blâme Borden) 8079 et suiv.
Députés : distribution de leurs sièges, (rép. à observ. Talbot) 6065.
Détroit de Northumberland : possibilité de construire tunnel sous ce détroit, le Gouvt fera-t-il faire études et rapport à ce sujet ? (rép. à int. J. J. Hughes) 6564.
Documents : dépôt des documents, retard, (rép. à observ. Northrup) 2852 ; demande de divers doc. par M. W. F. Maclean, (rép.) 4016, par M. Foster, (rép.) 4017, par M. R. L. Borden, (rép.) 6064.
Douanes: bill (n° 134) concernant les droits de douane, 1ère l., 5172; 2e l. et comité, 5678 et suiv.; comité, 5732 et suiv., en comité. 5787 et suiv.; (mot. pour 3e l.) 5798, débat, 5801 et suiv.; 3e l., et adoption, 5814.
Elections: ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6869 et suiv.
Employés publics: à Ottawa, salaires, (rép. à int. McLean) 2208, 2362.
Emprunts du Gouvt: échéance prochaine de certains emprunts, (rép. à int. Maclean) 6565, 7618.
Emprunts temporaires: combien depuis 1896? (rép. à int. Foster) 244.
Entrepreneurs: dépôts par eux faits, (rép. à int. Foster) 1435;
Fer et acier: primes, abrogation du ch. 8 des statuts de 1899 et du ch. 68 des statuts de 1903, et création de nouvelles dispositions, (projet de résol.) 4761; primes, projet de résol., (retiré) 5950; nouveau projet, 6062; primes, (nouveau projet de résol.), débat 7653 et suiv., 7716 et suiv.; (adopté) 7725; bill (n° 173) concernant fer et acier produits au Canada, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 7725-7726.
Ficelle d'engerbage: fabrication, projet de résol., (retiré) 5949; nouveau projet, 6062, 7726, (adopté) 7728; bill (n° 174) concernant la fabrication de ficelle d'engerbarge au Canada, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 7728; amendement du Sénat, 8213.
Finance: présentation d'un bill provisoire de, (avis) 5447, 5564-5565, bill (n° 141), 1ère et 2e l., 5566; 2e l., comité et 3e l., 5731-5732.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Fleuve Saint-Laurent: travaux à l'entrée du canal des Galops, (sub.) 7742.
Fuller, R. L.; traitement, (sub.) 7900.
Gendarmerie à cheval: (sub.), 8056, indemnités à des membres de la gendarmerie, pour blessures, (sub.) 8058.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 4102.
Gouverneur-général: bureau du secrétaire, appointements, dépenses, (sub.) 2852.
Grèves : bill (n° 36), de M. Lemieux, (rép. à observ. Stockton sur 2e l.) 1377 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7314 et suiv.; (rép. à int. Borden) 8212.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (rép. à int. McCarthy) 7516; concession de terres aux vétérans, (rép. à int. A. A. McLean) 7755.
Haut-commissaire: bureau, à Londres, (sub.) 7907.
Hyman, hon. Charles S.: démission, application de la loi électorale à ce sujet, (débat sur observ. Borden) 6979 et suiv.; (et sur amendement Borden) 7003 et suiv., 7026 et suiv., démission, (rép. à int. Lennox) 7385.
Houille: transport sur ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (rép. à int. Lake) 7095.
Ile du Prince-Edouard : communications d'hiver, (rép. à int. Martin) 1988; chemin de fer, paiements à M. Kitchen, entrepreneur, (rép. à int. Martin) 8211; chemin de fer, (sub.) 7879; améliorations à Charlottetown, 7736; embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, 7736.
Immigration : loi de la Colombie-Anglaise, véto du Lieut-Gouv., (rép. à int. Lavergne) 8212.
Imprimerie de l'Etat: M. P. M. Draper nommé prote principal, (rép. à int. Lavergne) 6820, (rép. à int. Bennett) 7449.
Inspection et vente: bill (n° 162) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6815, 2e l., comité et 3e l., 6961, 6962, 6969.
Intercolonial: ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 2671; M. John Matthews, agent du service des voyageurs à Québec, parle-t-il français? (rép. à int. A. Lavergne) 7094; wagons en service sur les lignes américaines, (rép. à int. Ames) 7200, 7450; augmentation de loyer à payer au Grand-Tronc pour améliorations, (rép. à int. Borden) 7202; (sub.): améliorations à Mulgrave, à Pictou, à Sydney, à Stellarton, à Sackville, 7501-7502; à Amherst, à Newcastle, à Antigonish, à Truro et à Halifax, 7503-7504; approvisionnement d'eau à Pirate-Harbour, 7504; ateliers de locomotives et de voitures, et acquisition de terrain à Moncton, 7505, 7733; pour changer barres d'attelage sur wagons à marchandises, 7511; améliorations le long de la ligne, 7733; améliorations à Sainte-Rosalie, 7734; renforcement des ponts, 7735; perception du revenu de ce chemin, 7747, agrandissements à New-Glasgow et àSaint-Jean, 7877; somme de $1,775,000 à revoter pour le roulant, 7878;
Intérieur: rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 1129.
Kingston, (Jamaïque), tremblement de terre, secours aux victimes, (observ.) 1749; secours, (mot. à cette fin) 2814-2815, bill (n° 96) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 2815.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Langue française: respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-il pris des mesures à cette fin par le ministère des Chemins de fer? (rép. à int. Lavergne) 6190.
Listes électorales: impression, (rép. à observ. Taylor) 6951.
Lord Aylmer: inspecteur général des forces, démission, (rép. à int. Hughes) 6033, 6185, 6319.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8073.
Marier, J. E.: empoi, (rép. à int. Lavergne) 7754.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour modifier loi y relative, 1ère l., 7910; 2e l., 7910; comité et 3e l., 7912.
Marine et Pêcheries: rapport annuel, dépôt, 4663; portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (sur observ. Bourassa) 6035; ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6125 et suiv.
Médailles: commission des, objet, etc., (rép. à int. Northrup) 6819; depuis quand le lieut.-col., H. Smith a-t-il cessé de retirer paie comme membre de la commission? etc., (rép. à int. Northrup) 7451.
Message de Son Excellence: budget principal, 289.
Messageries: tarif, (rép. à observ. Jackson) 6035.
Milice : les plus anciens officiers, âge et nom, (rép. à int. Worthington) 6820, 7916; le rapport du ministre de la Milice a-t-il été déposé? (rép. à int. Foster) 8000.
Milice et Défense, (sub.): 8208.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7411 et suiv.; 7418 et suiv.; amend. du Sénat, 8062.
Ministère: quand le représentant du Nouveau-Brunswick y sera-t-il remplacé? (rép. à int. Borden) 6318.
Monnaies: monnaie d'argent des Etats-Unis renvoyée aux Etats-Unis par les banques canadiennes, (rép. à int. Wilson) 242.
Monnaie du pays: sera-t-elle frappée en anglais et en français? (rép. à int. Lavergne) 6191.
Montréal: commission du port, (projet de résol. Fielding autorisant le Gouvt à lui faire des avances d'argent) 5954, (débat), 7249 et suiv.
McGee, Thomas D'Arcy: monument à sa mémoire, (rép. à int. Chisholm) 7917.
Ordres permanents: comité des, (rép. à mot. Borden pour dépôt de doc. devant ce comité) 2560.
Or et argent : poinçonnage ; bill (n° 137) modifiant loi y relative, 2e l., 6184 ; comité et 3e l., 7205-7206.
Ottawa : commission d'embellissement, décret nommant les membres d'icelle, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2051 ; état des travaux faits par la commission, (rép. à mot. Foster pour doc.) 3097 ; édifices du parlement, annexe à l'édifice de l'Est, (sub.) 4078 et suiv.; nouveaux édifices publics, 4097 et suiv.; commission d'embellissement, séances, (rép. à int. A. A. Maclean) 7095.
Postes, (sub.) ; administration, 2902 ; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur int. Macdonell) 6706; service postal entre le Canada

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
et la Grande-Bretagne, (sur observ. Lemieux) 7384.
Pêcheries : réclamations des provinces à ce sujet, (sub.) 6148 et suiv.; commission des pêcheries, frais, (sub.) 6150.
Petewawa: terrains pour camps militaires, indemnité aux concessionnaires, etc., (rép. à int. White) 6705; (rép. à mot. Hughes pour doc.) 6952; (débat sur observ. Borden) 7733 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4020 et suiv.
Phares, (sub.) ; construction, etc., 6048.
Poisson : transport et conservation, (sub.) 6109 et suiv.
Port-Arthur : dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8159.
Preston, W. T. R., encore à l'emploi de l'Etat, (int.) 237.
Prince Arthur de Connaught : visite, frais, (sub.) 7091.
Québec : avances d'argent à la compagnie du pont, (projet de résol.) 7096, débat, 7432 et suiv.; bill (n° 169) pour autoriser prêt selon ce projet de résol.), 1ère l., 7447 ; 2e l., 8164 et suiv.; comité, 8181 et suiv.; 3e l., 8194: célébration du 3e centenaire de la fondation de Québec, contribution, ajournement d'un projet de résol. à cette fin, (mot.) 7641-7647 ; commissaires du port, bill (n° 159) pour augmenter leur pouvoir d'emprunter, 1ère l., 6703 ; 2e l. et comité, 7758 ; 3e l., 7782 et suiv.
Rapides du Long-Sault : barrage, (rép. à int. Broder) 7756.
Remèdes brevetés : inspection, etc., bill (n° 99), retiré, (mot.) 7647.
Représentation : Alberta et Saskatchewan, bill (n° 51), en comité, 6953.
Rideau-Hall : frais d'entretien, (int.) 1603.
Secrétariat d'Etat : rapport annuel, (dépôt) 7999.
Sénat : nomination d'un sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, (rép. à mot. Ames pour doc.) 7203 et suiv., 7729.
Service civil : bill (n° 156) afin de modifier la loi y relative, 1ère l., 6442 ; bill retiré, (mot.) 8012.
Shelburne : édifice public, (sub.) 4103.
Sladen, A. F.: allocation, (sub.) 7900.
Sociétés industrielles et coopératives, bill (n° 2) y relatif, 2e l., 613.
Spiritueux : falsifications, loi à ce sujet, (observ. sur int. Maclean) 2175.
Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7301 ; entre Halifax, Saint-Jean, Terreneuve et Liverpool, 7311 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7312 ; entre Saint-Jean et Digby, 7312 ; entre Saint-Jean, Halifax, Antilles et Amérique du Sud, 7312; entre Victoria et San-Francisco, 7313 ; entre Halifax et Terreneuve, via Cap-Breton, 7313 ; entre Iles de la Madeleine et terre ferme, 7313 ; entre I. P.-E. et terre ferme, 7313 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec escale à Yarmouth et autres ports, 7314 ; entre l'I. P.-E. et Grande-Bretagne, 7314 ; entre Montréal, Québec et Manchester en été, et entre Saint-Jean, Halifax, Manchester en hiver, 7314 ; entre le Canada et l'Afrique Australe, 7314 ; entre Bassin-de-Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7316 ; entre Port-Mulgrave et Guysboro, et entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, 7316 ; entre Sydney et Whycocomagh, 7316;

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7316 ; entre le Canada et l'Australie, 7317 ; entre Paspébiac et le Bassin-de-Gaspé, 7318 ; entre le Canada et le Mexique, 7318.
Steamer "Golspie" : naufrage, enquête, dépôt du rapport, (rép. à int. Boyce) 2420.
Subventions aux provinces: depuis la confédération, quels territoires annexés ? etc., (rép. à int. Lefurgey) 5448; augmentation en 1907, (débat sur projet de résol. Laurier) 5486 et suiv., 5561 et suiv.; adresse de la Chambre à Sa Majesté, modifications à y faire, (mot.) 7247, (mot. pour discussion sur l'adresse) 7618, (mot. pour adop. de l'adresse), débat, 7917 et suiv.
Tabac: impôt, la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session? (rép. à int. Monk) 6325 et suiv.; remise de droits sur le tabac haché, (rép. à int. Ross) 6325; tabacs, timbres sur iceux, (sub.) 7499 et suiv.
Tarif: revision, (mot.) 340; annexes "A", "B" et "C" du tarif, 347, 411, 413-414; dépositions recueillies par la commission du tarif, dépôt, (rép. à int. Borden) 438.; impression, (int. Robitaille) 734; index du tarif, à quand distribution? (rép. à int. Borden) 439; tarif intermédiaire, participation des pays étrangers à ses avantages, (rép. à int. Monk) 507; comparaison entre ancien et nouveau tarif, index. (rép. à int. Foster) 531; étude des articles du tarif, dans quel ordre? (rép. à int. Henderson) 532: tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, (rép. à int. Armstrong) 1167; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 1189; tarif, discussion en comité, 1ère résolution: 543 et suiv.; 5e résolution, paragraphe (b) 873 et suiv.; modifications au tarif, délégations à ce sujet, (rép. à int. Monk) 922; 1ère résol., art. 4, parag. (c), et art. 11, 1026-1030-1068 et suiv.;
Discussion en comité: article 5 de la 1re résol., 1226, amend. contre mévente (dumping) des produits étrangers, 1226, adopté, 1249; 2e amend., pour ajouter le mot "fait" aux mots "ou produit au Canada", 1249, adopté, 1249; 3e amend., ficelle d'engerbage, 1249, résol. adoptée, 1273; parag. 6, exemption temporaire de droits, 1273; 4e amend., 1273, ajoutant "aux mêmes conditions suivant les habitudes et usages du commerce, 1273, adopté, 1273; article 11, poursuites, 1273 : 5e amend., substituant aux mots "tout tribunal" les mots 'cour suprême'" etc., 1273, 1295, adopté, 1295; article 2, nomination d'un juge, 6e amend., 1295, adopté, 1295; 1ère résol., parag. 5, exception B, 1295; motion, parag. 9, article 1, réservé, 1297; liste A, groupe 1, 1297; article 4, 1297; articles 5, 6, 7, 1303; articles 8, 9, 10, 1304; articles 11, 12, 13, 1338;
Discussion en comité: article 1er, cire d'abeilles, fromage, œufs, 1379; article 17, fromage, 1380-1381; article 18, beurre, 1400 et suiv.: articles 19, 20 et 21, cacao, etc., 1408, 1409; articles 24 et 25, chicorée, 1409; articles 26 et 28, thé et café, 1409; article 35, houblon, 1409; article 39, amidon, 1410; article 43, lait concentré, 1410; article 44, café condensé avec lait, 1410; article 46, préparations de céréales alimentaires, 1410; article 47, fèves, 1410; article 48, pois, 1410; article 49, sarrasin, 1411; article 50, farine

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
de sarrasin, 1411: article 51, orge perlé, moulu, etc., 1411; article 52, orge, n.a.p., le boisseau, 1411; article 53, farine de maïs, 1411; maïs pour distillation, 1411; article 55, maïs non pour distillation, 1411; article 56, avoine, le boisseau, 1421; article 57, farine d'avoine et avoine roulée, 1421;
Discussion en comité, 1915 et suiv.: seigle, farine de seigle, blé, riz, 1915 et suiv.; sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923 et suiv.; macaroni et vermicelle, 1924; tourteaux et farine de tourteaux, 1924, (réservé); foin et paille, 1925; graines, 1925 et suiv., (rép. à int. Cockshutt au sujet de la mise en discussion des articles 72 et 73) 1926; pois et fèves de semence du Royaume-Uni, 1926; articles de fleuristes, 1926 et suiv.; arbres, n.a.p., chardons à foulon, 1927 et suiv.; tomates fraîches, 1928 et suiv.; article 85, 1937; article 86, tomates et autres légumes, 1939; article 87, légumes, n.a.p., 1940 et suiv.; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944 et suiv.; article 89, olives dans la saumure, 1950: article 90, fruits, 1950; articles 91 et 92, écorces de citrons, de limon et d'orange, pommes en baril, 1951 et suiv.; article 93, pommes et autres fruits, tapés et séchés, 1953; article 94, dates et figues, 1953; articles 95, 1953 et suiv.; article 96, 1968 (réservé); article 97, 1968 et suiv; article 97a, 1969; melons, 1969 et suiv.; article 100, 1972 et suiv.; article 101, 1974; article 102, 1974; article 103, 1979; article 105, 1979, amend., 1979, adopté, 1979; article 106, 1979, amend., 1979, adopté, 1979; article 109, 1979 et suiv.; articles 123 et 124, 1980; articles 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132 et 133, 1981; articles 151 et 152, 2107; articles 157 et 158, 2108 et suiv.; article 162, 2112; article 163, 2113; article 165, 2113; article 166, 2113: article 169, 2113; article 175, 2114; article 184, 2114 et suiv.; articles 189, 191, 192, 194, 195; article 196, 2116 et suiv.; article 200, 2128-29 et suiv.; liqueurs mélangées, 2177 et suiv.; article 203, 2181; articles 207, 208, 209, 209a, 212, 216, 2182; acide nitrique et tous autres acides, n.a.p., 2182; articles 218, 219, 220, 221, 223, 2183; articles 224, 225, 226, 227, 229, 230, 232, 2184 et suiv.; articles 239, 250, 255, 2187 et suiv.;
Discussion en comité, 1ère résolution, 543 et suiv.: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1229 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1251; riz, 1916; sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923 et suiv.; macaroni et vermicelle, 1924; pois et fèves de semence du Royaume-Uni, 1926; articles de fleuristes, 1927; tomates fraîches, 1932; articles 151 et 152, 2107; article 162, 2112: article 175, 2114;
Articles 273, 290, 2188; article 292, 2189 et suiv.; pierres pour jeu de curling, 2190; article 306, 2190; article 307, 2193; articles 309, 311, 312, 313, 314, 316, 320, 321, 322, 323, 2194; articles 324, 328, 338, 339, 340, 341, 342, 344, 345, 2195; articles 346, 347, 349, 2196; articles 356, 357, 360, 2197; monnaie anglaise, canadienne et étrangère, 2197; articles 361, 362, 364, 365, 367, 375, 388, 2198; articles 388a, 389, 390, 391, 392, 2199; articles 394, 399, 2200; tuyaux ou tubes en fer, fil d'acier fondu au creuset, 2200; ajustages en fer ou acier, 2201; écrous, rondelles, rivets, boulons, 2201; articles 427, 438, 444, 456, 459, 2202; articles 462,

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
463, 468, 467, 485, 489, 491, 2203; articles 492, 495, 496, 498, 506, 508, 2204; articles 509, 510, 511, 513, 514, 515, 517, 518, 2205.
Discussion en comité, 2421 et suiv.; articles 520 et 521, 2421 et suiv.; articles 522 523 et 524, 2423 et suiv.; article 526, 2440; article 527, 2441; articles 533, 536, 537 et 539, 2443 et suiv.; articles 544 et 544a, 2444 et suiv.; article 555, 2445 et suiv.; articles 572 et 590, 2465 et suiv.; articles 591 et 592, 2474 et suiv.; article 596, 2476 et suiv.; articles 598 et 603, 2477 et suiv.; article 615, 2479 et suiv.; article 622, 2482 et suiv.; articles 627 et 631, 2483; articles 653, 664, 682, 2484 et suiv.; effets de colons, 2485 et suiv.; article 708, 2486 et suiv.; article 711, 2489 et suiv.; annexe "C", effets prohibés, 2491; articles 1207, 1208, 1210, 2491; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491 et suiv.; articles 307 et 309 quand seront-ils mis à l'étude ? (rép. à int. Marshall), 2492.
Discussion en comité, 4276: Article 39, 4276; articles 46a, 70 et 71, 4277; article 73, 4278; articles de fleuristes, 4281; tomates fraîches, par 100 livres, 4281; article 94, 4281; mûres, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, 4281 et suiv.; article 135 (sucre), 4282; articles 136, 137, 137a, 139, 141, sucre, mélasse, glucose, 4315, 4316, 4317; article 170, 4319; article 219a, 4321; article 244, 4322; encollages liquides, etc., 4322; article 258, 4323; article 281, 4326; article 300, 4327; article 307, 4327; article 309, 4328 article 316a, 4329; article 326, 4329; articles en verre, etc., 4330; objets d'art en bronze, 4330; articles 349 et 356, 4331 et suiv.; article 355, 4341; article 374, 4344; articles 376, 379, 379a, 4344-4345; article 386, 4346; articles 387a, 393a, 395, 397, 4347.
Discussion en comité, 4402: Article 403a (nouveau) articles 399 et 404, 4402; article 410, 4403; chaînes-hérisson (mot. Logan, amend. Laurier), 4403, 4414, 4496.
Discussion en comité, 4529: Articles 355 et 356, 71a et 411, 4529; articles 433 et 434, 4533; article 445, 4541; article 447, 4546; articles 448, 4558; article 451a, 4559; articles 460, 461, 461a, 4560; article 79, 4561; article 407, 4562; annexe "B", article 1001, 4564; machines importées après 1er juillet 1906, etc., 4567; moulanges en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568; article 1007, 4571; acier pour coutellerie, etc., 4572; articles 1010, 1013, y compris guipures, franges, etc., pour cercueils, 4574; articles 1015 et 1019, 4576; article 1014, 4577; annexe "C", arti-1208, 4580; quatrième résolution, 4581.
Discussion en comité, 4694 et suiv.: Chapitre 49 des Statuts revisés du Canada, 1906, intitulé "Tarif douanier", abrogation, 4694, article 79, 4694; article 433, 433a, 441, 441a, 4694-4695; articles 447, 448, 486a, 650a, annexe "B", article 1020, treillis en fil de fer galvanisé, 4696; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, (débat sur observ. Foster) 4697; articles 661 et 661a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4705 et suiv.
Tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, droits perçus (rép. à int. Armstrong), 1167.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6832 et suiv.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif intermédiaire : négociations y relatives, (rép. à int. Foster) 8164.
Télégraphes : documents relatifs aux lignes télégraphiques, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7454 ; télégraphie sans fil, stations, (sub.) 8214.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7905 et suiv.
Traitement de la nation la plus favorisée: acquis et perdu par le Canada auprès des pays étrangers, (rép. à int. Monk) 1161.
Transports: encombrement dans le Nord-Ouest, (rép. à int. Foster) 7515.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre ou prévenir, (sub.) 8217, (projet de résol.) 8217; bill (n° 178), pour accorder subsides à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8220.
Vaisseaux de guerre: sur les Grands Lacs, (rép. à int. Borden) 6466, 6566.
Valeurs coloniales: placement sur le marché anglais, (rép. à int. Borden) 4692.
Voies et moyens: (mot. pour comité) 1135.
Wainwright, R., et ses deux filles: indemnité pour blessures, (sub.) 7091.
Westville: édifice public, (sub.) 4103.
Yukon : agissements de l'ex-commissaire Congdon, (rép. à mot. Foster pour doc.) 6952; bill (n° 109) modifiant loi relative au Yukon, en comité, 5867 et suiv.; démission du gouverneur (M. McInnes), (rép. à int. Taylor) 2367.

Finlayson, Duncan, *Richmond.*
Chemin de fer Saint-Léon: bill (n° 140) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5609; comité et 3e l., 6772.
Comité des comptes publics: 3e et 4e rapports, (mot. pour adop.) 3966.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 169.
Agriculture: ministère, changements, (rép. à int. Martin)) 1441; comité, rapport de l'enquête faite devant ce comité l'année dernière, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 3096.
Alameda: bureau des terres, (sub.) 4167.
Alberta: recensement provincial, services de M. T. A. Brick, (rép. à int. Ames) 1174; recensement, (dépôt) 1522, 2815.
Alexandria: édifices incendiés, reconstruction, (sub.) 4148.
Amherst, N.E.: exposition d'hiver, contribution, (rép. à int. Martin) 1441.
Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 6193.
Annuaire statistique: traduction et publication en français, (rép. à int. Boyer) 2047; (sub.); 3066 et suiv.; est-il traduit en français? (rép. à int. Lavergne) 6190.
Anse-du Cap: brise-lames, (sub.) 6272.
Anse-à-Charlot : brise-lames (sub.) 6197.
Anse-à-l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.) 6262 et suiv.
Antigonish: édifice public, construction, (sub.) 4101.
Archives, (sub.): 3052 et suiv.
Baddeck: quai, sub.) 6195.
Baie Saint-Laurent, port, (sub.) 6196.
Baie Saint-Paul: quai du cap aux Corbeaux, (sub.) 6273.
Baie des Sept-Iles: quai, coût, (rép. à int. Monk) 4595.
Barachois de Malbaie: jetée de dérivation, (sub.) 6273.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Baril-étalon: adoption d'une loi à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1438.
Battleford: édifice public, (sub.) 8045.
Beaverton: port, travaux, (sub.) 7122.
Belle-Rivière, I.-P.-E., jetée, (rép. à int. Martin) 502; (sub.) 7122.
Belleville: dragage, mur de revêtement, construction, (rép. à int. Porter) 1447; salle d'armes, (sub.) 4148; salle d'exercice et dépôt, intérêt, (sub.) 8042.
Bétail: développement de leurs produits, (sub.) 8215 et suiv.; bétail tuberculeux de la Nouvelle-Ecosse, traitement, (rép. à int. Martin) 1439; bétail canadien, interdiction en Angleterre, (rép. à int. Chisholm) 1091.
Bethany, Ont., receveur de la poste, qui est-il? etc., (rép. à int. Ward) 749.
Beurre: production totale, de 1896 à 1906, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (rép. à int. Desjardins) 1185.
Bic: quai à la pointe à Côté, (sub.) 6274.
Big-Lorraine: dragage, (sub.) 6196.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1890.
Bowmanville: station de basse-cour, (rép. à int. Ward) 3480.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 4166, 4746.
Bronte: dragage, (sub.) 7122.
Calgary: édifice public, (sub.) 4167.
Campbellton: quai, (sub.) 6252.
Canal de la baie Georgienne, travaux d'exploration, rapport, etc., (rép. à int. Brabazon) 239 ; études faites, dépôt du rapport, (rép. à mot. White pour doc.) 3663.
Canal de Clam-Point: construction, but, (rép. à int. Blain) 2927.
Caraquet: quai, (sub.) 6253.
Casernes: pour les troupes permanentes, (sub.) 4140.
Chambre des communes: ventilation, (rép. à observ. Foster) 639.
Chapais, J. C.: emploi, (rép. à int. Lapointe) 5673.
Charlottetown: exposition, contribution, (rép. à int. Martin) 1442.
Chateauguay: quai (sub.) 6275.
Chatham: salle d'armes, (rép. à int. Clements) 4180.
Chemin de fer électrique à la station agronomique centrale, construction, (sub.) 8039 et suiv.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152) concernant la compagnie du, en comité, 7693.
Chutes Niagara: volume d'eau, proportion de la dépense, (rép. à int. Lancaster) 588.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4209 et suiv.
Codfish : décharge de la rivière, (sub.) 6254.
Collection héraldique du Canada, envoi à la " Massachusetts Historical Society ", de Boston, (rép. à int. Lavergne) 1095.
Collingwood: cale, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 3095; port, travaux, (sub.) 7122.
Commerce: traités intéressant le Canada, bill (n° 17) modifiant loi y relative, 1ère l., 680; 2e l., 1601-1602 ; comité et 3e l., 1602.
Commission des eaux limitrophes : rapport, (dépôt) 533.
Compagnie dite " Provincial Wrecking Company", paiements à elle faits, (rép. à int. Perley) 2928.
Conserves alimentaires: inspection, (projet de résolution) 542; inspection, nomination

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

d'inspecteurs, (mot.) 832; bill (n° 33) à l'effet de pourvoir à l'inspection des conserves en boîtes, des viandes et du poisson, 1ère l., 868; 2e l. et comité, 1347 et suiv.; comité, 1664 et suiv., 2052 et suiv.; 3e l., 2302: (amendements du Sénat) 6958; 3e l., 6960, 6961.

Convention de Berne: proclamation par les tribunaux du Canada, (rép. à int. Devlin) 7916.

Cour suprême, (sub.): édifice, annexe à la bibliothèque, 3742.

Cow-Bay: brise-lames, (sub.) 6198.

Cross-Point: quai, achat de bois pour prolongement, (rép. à int. Bergeron) 1445 ; quai, (sub.) 6276.

Culloden: brise-lames, (sub.) 6199.

Cumming-Cove: quai, chemin y conduisant, (rép. à int. Perley) 2928.

Dalhousie: port, (sub.) 6254.

Dauphin: édifice public, (sub.) 8044.

Dayley, M. B. A., emploi, (rép. à int. Armstrong) 2048.

Débats, compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8207.

Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6454 et suiv.

Documents: mot. Macdonell pour doc., (rép.) 4017; liste, (rép. à int. Borden pour doc.) 8212.

Dolsen : cimetière, travaux de protection, (rép. à int. Clements) 4599.

Dorchester: quai, (sub.) 8046.

Doucet's-Landing: quai, (sub.) 6276.

Dover: quai, (sub.) 8046.

Dragage: à Victoria-Harbour et à Crapaud, I. P.-E., coût, etc., (rép. à int. McLean) 3075; dans les Provinces maritimes, (sub.) 7192.

Dragueur "Montague", où employé en 1906? (rép. à int. Chisholm) 3075.

Edifices publics: coût, (rép. à int. Armstrong) 1436; (sub.) 4150; salaires des surveillants, aides, etc., (sub.) 4175.

Edmonton: édifice public, (sub.) 8045; pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.

Electricité: bill (n° 111) concernant l'inspection des installations électriques, 1ère l., 4759; 2e l. et comité, 7223 et suiv.

Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résolution) 534 et suiv., 681 et suiv.; bill (n° 20) à cette fin, 1ère l., 727; impression, (rép. à int. Smith) 1130; 2e l., 2494, 2514 et suiv.: comité, 2539; 3e l., 2557 et suiv.; entrepôts frigorifiques et chambres de maturation, vente, (rép. à int. Armstrong) 735 ; entrepôts frigorifiques, transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5328 et suiv.; entrepôts frigorifiques pour la conservation de produits d'une nature périssable, (sub.) 8036.

Epizooties : police sanitaire des, (sub.) 8036 et suiv.

Escoumains : jetée, (sub.) 6278.

Eskasoni, N.-E., quai, (sub.) 6206 ; bureau de poste, construction, (rép. à int. Bergeron) 6206.

Exposition de Londres en 1908, (sub.) 8039.

Expositions de Toronto et de Sherbrooke : dates, (rép. à int. Macdonell) 2674.

Expositions en général, (sub.) 7090.

Fernie : édifice public, (sub.) 4173.

Fleuve Colombie : travaux, (sub.) 7188.

Fleuve Fraser : travaux, (sub.) 7189.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Fleuve Saint-Jean et tributaires : (sub.) 6256 ; quais dans eaux de marée, (sub.) 6258.

Forces hydrauliques du Canada : affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 257 et suiv.

Fromage : établissements pour la maturation, combien, où situés, coût ? etc., (rép. à int. Sproule) 979 ; production totale, prix, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (rép. à int. Desjardins) 1183 ; nomination d'arbitres officiels à Montréal, (rép. à int. Beauparlant) 1661 ; manutentionnement du fromage, coût, (rép. à int. Armstrong) 4349.

Fumigation : stations de, (sub.) 3069 et suiv.

Galt : bureau de poste, ameublement, etc., (rép. à int. Lennox) 744, soumissions, (rép. à int. Lennox) 1163.

Garth-Bay (lac Aylmer) : quai, (sub.) 8047.

Glace-Bay, édifice public, (sub.) 4101 ; port, (sub.) 6209.

Goderich : port, travaux, (sub.) 7141.

Graines : graines de semence, division au département de l'Agriculture, combien de personnes y employées ? (rép. à int. Armstrong) 1179, rapports adressés aux marchands, plaintes des cultivateurs, (rép. à int. Armstrong) 1179.

Grains, étalons de, impression de dépositions à ce sujet, (rép. à int. Hughes) 240.

Grand-Bend : jetée, dépenses, (rép. à int. Armstrong) 7144.

Grand-Etang : chenal, (sub.) 6214.

Grand-Manan : quai, (sub.) 6255.

Grands-Méchins : brise-lames, (sub.) 6281.

Grande-Rivière-de-Beaupré : quai, (sub.) 6280.

Grande-Rivière-au-Saumon: brise-lames, etc., (sub.) 8046.

Grèves : grève des mineurs de l'Ouest, (rép. à int. Borden) 8212.

Grosse-Ile : quarantaine, (sub.) 4138 ; yacht pour service de quarantaine, (int.) 4178 ; quarantaine, quai, (sub.) 6290.

Guelph : salle d'armes, (sub.) 4150 et suiv.

Half-Island Cape : brise-lames, (sub.) 6218.

Hall's-Harbour : (sub.) 6219.

Hamilton : salle d'exercice, (sub.) 4151 ; bureau de poste, (sub.) 4152 ; port, (sub.) 7145.

Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du, appointements et dépenses, (sub.) 3051.

Henderson, D.: emploi, (rép. à int. Bennett) 3757.

Higgin's-Shore : jetée, (sub.) 6248.

Huile à parquet : qualités et prix, (rép. à int. Clements) 5182.

Humbolt : édifice public, (sub.) 8045.

Ile d'Alma : enlèvement de pierres, (sub.) 6294.

Iles de la Madeleine : brise-lames et jetée, (sub.) 6295.

Ile Panmure : quai, construction, (rép. à int. Martin), 1608.

Ile du Prince-Edouard : construction d'un tunnel, nouvelle enquête à ce sujet, (rép. à int. Lefurgey) 978 ; communications télégraphiques avec la terre ferme, (rép. à observ. Martin) 1345 et suiv., (rép. à int. Hughes) 2051 et suiv., (rép. à int. Borden) 2052 ; dragage, (rép. à int. Lefurgey) 499 ; importation de fruits, (rép. à int. Martin) 1439 ; service télégraphique, interruption, (rép. à int. McLean) 1865 ; ce service est-il rétabli ? (rép. à int. McLean) 3662.

Ile Sainte-Hélène : quai permanent, (rép. à observ. Gervais) 6180.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Immeubles : achetés par le Gouvt depuis le 1er janvier 1904, (rép. à int. Blain) 3964.
Immigrants : dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139, 4168 ; établissement dans l'Ontario, article du "News", (rép. à int. Macdonell) 4811.
Immigration : politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6409 et suiv.
Industrie : formulaires de recensement y relatifs, (rép. à int. Armstrong) 4355.
Inspection et vente, bill (n° 162), en comité, 6962 et suiv.
Inverness : édifice public, (sub. 4102, (rép. à int. Blain) 6187.
Inverness-Mines : pont, (sub.) 6220.
Jersey-Cove : quai, (sub.) 6225.
Kelley's-Cove : quai à ballast, (sub.) 6231.
Kermès, San-José : ravages, (rép. à observ. Clements) 2849.
Kincardine : port, (sub.) 7145.
Kingston : Tête-de-Pont, murs (sub.) 8042.
Lacs Anderson et Kennedy : curage de la décharge (sub.) 7188.
Lac Mégantic : jetée (sub.) 8048.
Lac Last-Mountain : décharge, travaux, (sub.) 8055.
Lac Porter : canal, (sub.) 6236.
Lac Saint-François (Beauce) : quais, (sub.) 6291.
Lac Saint-Jean : quais, (sub.) 6290.
Lachute : édifice public, construction, retard, (rép. à int. Perley) 1163 ; édifice public, (sub.) 4140.
Ladysmith : édifice public, (sub.) 4174.
Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3789 et suiv.
Lavaltrie : quai (sub.), 6291.
Leamington : édifice public (sub.) 8042.
Lévis : édifice public, (sub.) 4140.
"Library Bureau of Canada", bureau principal à Ottawa, (rép. à int. Bennett) 3963.
Little-Current : chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7145.
Lin de la Nouvelle-Zélande : essais de culture à la station agronomique centrale, (rép. à int. Elson) 5449.
Lincoln : quai, prolongement, (sub.) 8045.
London : bureau de poste, (sub.) 4152, améliorations, (rép. à int. Elson) 7453.
Lord Selkirk: acte transportant résidu de sa succession à la compagnie de la baie d'Hudson, cartes et plans d'arpentage, etc., le Gouvt les a-t-il? (rép. à int. Roche) 5673.
Mabou: port, travaux, (sub.) 6227.
Magog: édifice public, construction, (rép. à int. Worthington) 2209.
Malbaie: quai, (sub.) 6295.
Manitoba: ports et rivières, (sub.) 7183.
Moose-Harbour, brise-lames, (sub.) 6230.
Marble-Mountain: quai, (sub.) 6228.
Marieville: bureau de poste, construction, (int. Bennett) 5243.
Meaford: port, (sub.) 7153.
Medicine-Hat : édifice public, (sub.) 4171.
Middle-Country: port, quai, (sub.) 6229.
Midland: port, (sub.) 7154.
Miminegash: port, (sub.) 6248.
Mines : ministère des, création, bill (n° 139) en comité, 7390 et suiv.
Mispec: brise-lames, (sub.) 6255.
Molloy, John P., inspecteur vétérinaire: emploi, (rép. à int. Staples) 6188.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Montréal: construction d'une cale-sèche, (rép. à int. Verville) 2666; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6178; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding) 7253 et suiv.; bill (n° 166) à cette fin, 1ère l., 7286; 2e l. et comité, 7782; 3e l., 7789; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8041 ; nouvelle station postale "B", (sub.) 4141.
Moore, W. W., rapport sur conditions de certaines fabriques, (rép. à int. Chisholm) 238.
Neepawa : édifice public, (sub.) 4747.
New-Carlisle: quai, prolongement, rupture, (rép. à int. Bergeron) 1444.
New-Westminster: édifice public, (sub.) 4174.
Nicolet bureau de poste, construction, (rép. à int. Bergeron) 1435; édifice public, (sub.) 4141.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
North-Head: brise-lames, (sub.) 6255.
North-West-Harbour: feux d'alignement, combien? (rép. à int. Wilson) 2928.
Notre-Dame-du-Portage: quai, (sub.) 6295.
Nouveau-Brunswick: édifices publics, (sub.) 4103.
Nouvelle: quai endommagé, (rép. à int. Bergeron) 1445.
Ordres permanents: comité des, (rép. à mot. Borden pour dépôt de doc. devant ce comité) 2561.
Ottawa: hôtel des postes, incendie, réparations, (rép. à int. Blain) 1607; (rép. à int. Wright) 1612;édifices publics, réparations, (sub.) 8042; (sub.): observatoire astronomique, 3696, 3704; hôtel des monnaies, 3720; édifices du Parlement, agrandissement, 3722 et suiv.; musée Victoria, 3732 ; nouveaux édifices (bureaux administratifs) 3734, 4079; annexe à l'édifice de l'Est, 3733, 4078; édifices publics, aménagement, éclairage, etc., etc., (sub.) 4154, 4750; loyer, 4753; hôtel des postes, 4756; édifices publics, chauffage, éclairage, mécaniciens, préposés aux ascenseurs, service de téléphone, parc de la Côte du Major, 4756, 4757, 4758.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 4155; port, dragage et pilotis, (sub.) 7156.
Parker's-Cove: travaux, (sub.) 6232.
Parsboro: port, (sub.) 6232.
Paspébiac: quai, destruction, (rép. à int. Bergeron) 1445.
Peintres: salaires à Halifax, (rép. à int. Crocket) 4356.
Percé: quai, (sub.) 6296.
Peterborough: salle d'armes, (sub.) 4155; arsenal, (sub.) 8043.
Petites-Bergeronnes: enlèvement de pierres, (sub.) 6296.
Petite-Rivière: travaux, (sub.) 6234.
Petit-Rocher: brise-lames, (sub.) 6256, 8046.
Phinney's-Cove: brise-lames, (sub.) 6235.
Pictou: port et baie, dragage, (rép. à int. Lefurgey) 585, (rép. à int. A. A. Maclean) 1663.
Pinette, I.P.-E., port, dragage, (rép. à int. Martin) 239.
Pointe-du-Chêne: quai, (sub.) 6255.
Pointe-Edouard: dragage, (sub.) 7156.
Pointe-de-l'Eglise: aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Pointe-au-Père: quai et brise-almes, réparations, (sub.) 6278.
Point-Prim: quai, construction, (rép. à int. McLean) 5181; quai, (sub.) 6249.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Pointe Saint-Charles, station postale, (sub.) 8041.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf): quai, (sub.) 6296.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 6235.
Port-Arthur et Fort-William, améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6160.
Port-Bruce, Port-Burwell, Port-Stanley: travaux, (rép. à mot. Marshall pour doc.) 3383.
Port-Burwell: port, travaux, (sub.) 7156.
Port-Colborne: améliorations au port, (sub.) 6180 ; (sub.) 7122.
Port-Hastings: quai, (sub.) 6237.
Port-Hood: port, travaux, (sub.) 6241 et suiv.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7806 et suiv.
Port-Maitland, jetée, (rép. à int. Lalor) 490.
Port-Stanley : dock, construction, coût, (rép. à int. Jackson) 1607; port, travaux, (sub.) 7159.
Postes: service postal à Saint-Damas, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile, (Islet), (rép. à int. Paquet) 744; service de factage à Charlottetown, établissement, (rép. à int. Lefurgey) 749.
Presse associée: subvention, (rép. à int. Kemp) 3748.
Produits périssables: inspecteurs des, (rép. à int. Armstrong) 2049.
Propriétés, rue Sussex et avenue Mackenzie, acquisition par le Gouvt, (rép. à int. Mackenzie) 244.
Provinces du Nord-Ouest : tableaux de la population d'après recensement de 1906 (dépôt) 533.
Quaco: port, jetée, (sub.) 6256.
Quais: à la crique Jeannette et à l'embouchure de la Thames, (rép. à int. Clements) 241; dans le district de Muskoka, (rép. à int. W. Wright) 1101 ; quai à Hull, utilité, recettes, (rép. à int. Perley) 2207 ; quais aux lacs Muskoka, combien construits ? (rép. à int. Perley) 2207.
Quais de l'Etat : dans Lotbinière et Portneuf, (sub.) 6294.
Québec, (province): ports et rivières, (sub.) 8214 et suiv.
Québec (ville): dépôts pour les immigrants, (sub.) 4141; hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4141; édifices militaires, (sub.) 4142 ; Québec-est, édifice public, (sub.) 4143 et suiv.; améliorations au port, (sub.): 6158; commission du port, bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7768 et suiv.
Rapides Saint-André, travaux, (sub.) 6177.
Recensement et statistiques, (sub.): 3056 et suiv.; (sub.) 8031.
Red-Island, N.-E.: dragage, (rép. à int. Bergeron) 1989, 2047.
Régina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Renfrew: édifice public, (sub.) 8044.
Richibouctou: port, jetée nord, (sub.) 8047; quai, (sub.) 8047.
Richmond, N.-E., comté : acquisition d'un quai, (rép. à int. Bergeron) 1990.
Rideau-Hall: serre, effondrement, (rép. à int. Ward) 1129: frais d'entretien, (rép. à int. Foster) 1603; (sub.), améliorations, 3732; (sub.): améliorations, etc., 4755.
Rimouski: jetée, (sub.) 6301.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex,

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*
(rép. à int. Bennett et Armstrong) 3736, 3737, 3744, 4082 et suiv., 4099 ; (rép. à int. Blain, Morin, Taylor et Monk) 4083-4091.
Rivières Ashouapmouchouan et Péribonka : piliers de dérivation, (sub.) 6302.
Rivière Batiscan : dragage, (sub.) 6303.
Rivière-Blanche: améliorations, (sub.) 7122.
Rivière Coquitlam: travaux, (sub.) 7189.
Rivière-du-Loup: port, dragage, (sub.) 6303.
Rivière Maskinongé: dragage, (sub.) 6305.
Rivière Otonabie: dragage, (sub.) 7172 et suiv.
Rivière-Ouelle: jetée, (sub.) 6306.
Rivière-la-Pipe: quai, (sub.) 6303.
Rivière à la Pluie: navigation, clôture prématurée à cause du sable, (rép. à int. Boyce) 1182.
Rivière-aux-Renards : brise-lames, (sub.) 6302.
Rivière Saguenay: dragage, (sub.) 6306.
Rivière Sainte-Claire: dragage, (rép. à int. Armstrong) 1989.
Rivière Sainte-Marie: dragage, (rép. à int. Boyce) 3482.
Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6307 et suiv.
Rivière Thames: exploration, coût, (rép. à int. Clements) 241; quais, coût, (rép. à int. Clements) 241, inondations, (rép. à observ. Clements) 2850.
Rivière Vieil-Homme: diversion de son cours, (sub.) 8056.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 6317.
Round-Hill: quai, (sub.) 6243.
Rustico: remorqueur employé dans le port, (rép. à int. McLean) 591.
Rustico-nord: brise-lames, (rép. à int. Martin) 492.
Saint-André: dragage, (sub.) 6259.
Sainte-Anne-des-Monts : havre de refuge, (sub.) 6310.
Saint-Boniface : édifice public, (sub.) 4748.
Sainte-Catherine : édifice public, (sub.) 4156.
Saint-Charles de Limoilou : quai et mur, (sub.) 6312.
Saint-François (île d'Orléans) approche du caisson isolé, (sub.) 6313.
Saint-Fulgence : quai, (sub.) 6314.
Saint-Jean (île d'Orléans) : quai, (sub.) 6315.
Saint-Jean, N.-B., port, amélioration, (rép. à int. Daniel) 242 ; port, (sub.) 6260.
Saint-Jean, P. Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145.
Saint-Joseph : quai, parachèvement, (rép. à int. Armstrong) 7144.
St. Mary : édifice public, (sub.) 4156.
St. Thomas : salle d'exercice, (sub.) 4157.
Salaires : recensement, bulletin n° 1, (dépôt) 7999.
Saskatchewan : recensement, (dépôt) 1522, 2815.
Saskatoon : édifice public, (sub.) 4172.
Sault Sainte-Marie : dragage, (sub.) 7178.
Scotch-Cove : brise-lames, (sub.) 6244.
Selkirk : édifice public, (sub.) 4748.
Sénat : nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (débat sur observ. Crocket) 1708-1712 et suiv.
Shelburne : édifice public, (sub.) 4102.
Sherbrooke : salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Worthington) 2663, (sub.) 4145.
Simcoe : édifice public, (sub.) 4158.
Sorel : quai en eau profonde, (sub.) 6315.
Stations agronomiques : station centrale, suppression de la basse-cour, (rép. à int.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Armstrong) 1178 ; établissement de stations agronomiques dans l'Ile du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 1440 ; salaires des employés des stations agronomiques, (rép. à int. Smith) 2660 ; (sub.) 4176, 8031.
Stratford : salle d'armes, (sub.) 4158.
Stratton, Ira : receveur de la poste à Stonewall, (rép. à int. Staples) 6188.
Summerside : brise-lames, (sub.) 6249.
Swim : quai, gardien, (rép. à int. Perley) 2921.
Tabac : la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session ? (observ. sur int. Monk) 6327.
Tatamagouche : quai, (sub.) 6244.
Télégraphes : réseau du Yukon, recettes et dépenses en 1905, (rép. à int. Foster) 739 ; réseau du Yukon, paiements faits à Kelly, Douglas et Cie, pour fournitures, (rép. à int. Foster) 1603 ; service entre l'Ile P.-E. et la terre ferme, interruption, (rép. à int. Maclean) 1865 ; service télégraphique en général, (sub.) 7193.
Toronto : hôtel des postes, réparations, (rép. à int. Macdonell) 233 ; port de Toronto, profondeur de l'eau, (rép. à int. Macdonell) 929 ; douane, (sub.) 4158 ; salle d'exercice, magasin, casernes, (sub.) 4162, 4745 ; hôtel des postes, succursale " F," (sub.) 4166 ; port, travaux, (sub.) 7178.
Transports : commission des : débat sur projet de résol. Bennett demandant discussion immédiate de son rapport, 3832 et suiv ; étude d'une voie fluviale pour transport, de la baie Georgienne à Montréal, (sub.) 6178, 8041.
Travaux publics : rapport du ministère, dépôt, 1898 ; travaux dans Compton, Richmond et Sherbrooke, (rép. à int. Worthington) 2665 ; ministère, (sub.) ; traitement du personnel, 2915 ; travaux publics dans l'Ontario, (sub.) 8054.
Trois-Rivières: salle d'exercices militaires, (sub.) 4146; port, quais additionnels, (sub.) 6317.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre, (sub.), projet de résol. Fielding; débat, 8218.
Vancouver (ville): hôtel des postes, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 925; édifice public, (sub.) 4174.
Victoria: port ,dragage, etc., (sub.) 7190.
West-Head: quai, (sub.) 6244.
West-Selkirk: protection des berges, (sub.) 8055.
Westville: édifice public, (sub.) 4103.
William's-Head : quarantaine, travaux, (sub.) 7192.
Wingham: édifice public, (sub.) 8044.
Winnipeg: bâtiments pour immigrants, (sub.) 4748; hôtel des postes, (sub.) 4748; nouvelle station postale, (sub.) 4750.
Yarmouth : port, (sub.) 6245.
Yukon: hôtel du Gouvt à Dawson, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Roche) 1611; édifices publics, loyer, etc., (sub.) 4753.

Foster, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, 44.
Arpentages, (sub.) 7460.
Assurances : commission royale y relative, (observ.) 96 ; conduite de l'enquête, (mot. pour doc.) 250 ; correspondance, (mot. pour doc.) 2419, 2421 ; M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

aider à la commission, (int.) 3749; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4037; rapport de la commission, dépôt, (mot. Foster pour doc.) 4224 ; enquête, pièces justificatives, (mot. pour doc.) 4251, 4583, 4765; coût de la commission, combien payé à MM. Shepley et Tilley, correspondance du ministre de la Justice, etc., (int. Foster) 4353; allégations contre certains députés et ministres, dans le rapport de la commission, (débat sur observ. Bourassa) 4519 et suiv.; pièces comprises dans le rapport de la commission, (observ. sur mot. Fielding pour envoi au Sénat) 5421; allégations contre certains députés, etc., au sujet d'assurances, etc., quelle sera la proposition de M. Bourassa à ce sujet? (int.) 5421; proposition Bourassa, (débat), 5576 et suiv., 5647 et suiv.; rapport de la commission, question y relative, (avis) 6033, (observ.) débat, 6468 et suiv. 6573, 6587 et suiv., 6670 et suiv:; dépôt du rapport de la commission, retard, (débat sur mot. de blâme de M. Lennox) 7114; enquête et rapport de la commission, traduction et impression, (observ. sur mot. Parmelee pour modification du 3e rapp. du comité des impressions) 7320; le Gouvt a-t-il des exemplaires du projet de loi proposé par la commission? (int.) 7454.
Auditeur général : rapport, dépôt, (ints), 533, 1080, 2051, 2134, 3383, 3576.
Australie: documents y relatifs, dépôt, (mot. pour doc.) 1751.
Banque dite " Canadian Bank of Commerce ", commission à elle payée par le Gouvt pour ses opérations au Yukon, (int.) 4410.
Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6751 et suiv.
Bois: bois de construction, prix au Nord-Ouest, (observ. sur mot. Herron demandant enquête à ce sujet) 2670.
Budget : exposé budgétaire, dépôt des documents nécessaires à la discussion, (observ.) 96 ; débat, préséance, (observ. sur mot. Laurier) 247 ; exposé budgétaire par l'hon. M. Fielding, (débat) 413 et suiv.
Cabotage: au Canada, quels pays admis à en jouir? (int.) 3480.
Chambre des communes : lenteur des travaux, (débat 1148 et suiv.; ventilation, (observ.) 603; préséance des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2823.
Chemins de fer: bill (n° 75) pour modifier loi de 1903, 2e l. et comité, 7619 et suiv.; insuffisance du matériel roulant, dans le Nord-Ouest, (observ.) 7454; subventions aux chemins de fer (débat sur projet de résol. Fielding) 8018 et suiv.
Chemins de fer et Canaux : ministère, frais d'impression et de publicité, (int.) 1612.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3689 et suiv.
Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial, bill (n° 158), en comité, 7520 et suiv.
Chemin de fer terminal d'Ottawa; bill (n° 152), en comité, 7402 et suiv., 7517.
Chemin de fer Transcontinental-National : employés de la comission à Ottawa, (int.) 741, 916 ; emplacement de la gare de Qué-

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

bec, (débat sur mot. Lavergne pour doc.) 2006 et suiv.; subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2150 et suiv.

Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6095 et suiv.

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4200 et suiv.

Code pénal: bill (n° 145), modification, en comité, 7208 et suiv.

Commerce: ministère, (sub.) 7294 et suiv.

Compagnie dite "American Bank Note Company", paiements à elle faits, (int.) 916.

Compagnie de la baie d'Hudson: réclamations de ses employés retraités, (int. 1180, 6187.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2736 et suiv.

Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company"; fusionnement, article du "News", (sur observ. Bennett) 7101.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", comptes non arrêtés, réclamations à payer à titre d'indemnités, (int.) 1990; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5989 et suiv.

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8171 et suiv., en comité, 8192 et suiv.

Compagnie dite "Subtarget Gun Company", (mot. pour doc.) 752.

Conférence coloniale de Londres: impression des documents y relatifs, (int.) 3382; le premier ministre y assistera-t-il? etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5429 et suiv.; correspondance, débat sur observ. Borden) 5711 et suiv.

Cour suprême du Nouveau-Brunswick: nomination d'un septième et nouveau juge (int.) 6953.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2286 et suiv.

Débats: compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8199 et suiv.

Décrets de l'Exécutif: codification, commission à cette fin, (int.) 4807.

Dépenses publiques: (débat sur mot. de blâme Borden) 8088 et suiv.

Documents: (demande de divers documents), 2276, dépôt, retard, (observ.) 3000, 3094, 4016.

Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, (mot. Fielding pour 3e l., et amend. Borden), débat, 5805 et suiv.

Edmonton: pavillon pour les immigrants. (sub.) 4169.

Elections: ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6885 et suiv.

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique et de certains liquides et gaz, comité, 2311 et suiv.; exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4789 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7230 et suiv.

Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3001 et suiv.

Emprunts temporaires: combien depuis 1896? (int.) 243.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2543 et suiv.

Entrepreneurs: dépôts par eux faits, (int.) 1434, (mot. pour doc.) 1613, 3575.

Epizooties et police sanitaire des, (sub.) 8039.

Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7660 et suiv.

MM. Fowler, Foster, etc., spéculations à même fonds des Forestiers Indépendants ; femmes, libations et rapines, allusion à certains députés et ministres, par M. Fowler, question de privilège soulevée par M. Bourassa, (débat) 3541 et suiv., 3558 et suiv., 4519 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5639 et suiv.; (observ. sur avis de motion Bourassa invitant M. Fowler à prouver ses accusations ou à se rétracter 5678, (débat sur cette motion) 5830 et suiv.

Fusils : fusils Sutherland, achat de hausses, (int.) 744 ; fusil Ross, qualité, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1456, 1471 et suiv.; fusils à sous-cible, achat, (mot. pour doc.) 3189 ; prix de revient, etc., (mot. pour doc.) 4014, 4105 ; fusil Ross, importation de parties de cette arme, (observ. sur int. Worthington) 2925.

Grèves et lockuts : grève de Lethbridge, (int.) 532 ; bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, 1re l., 1075 et suiv.; sur observ. Stockton au sujet de la 2e l., 1379 ; 2e l., 3102 et suiv.; en comité, 3412 et suiv., 3437 et suiv., 4117 et suiv., 4615 et suiv.: grève des houilleurs de l'ouest, (sur observ. McCarthy) 7099; grèves sur le point d'éclater, (observ. sur int. Borden) 6037; grève des houilleurs de l'ouest, (int. 7287 ; (débat sur observ. Bole) 7366 et suiv.; (observ. sur communication Lemieux) 8094.

Halifax : houille fournie aux casernes, (int.) 739 ; propriété, de l'ancienne salle d'exercice, (mot. pour doc.) 1750, 3575, 4252.

Hôpitaux de marine, (sub.): 6054 et suiv.

Hyman, hon. C. S.: démission, (int.) 532, 1852, 2816 ; retrait de sa démission, (débat sur observ. Laurier) 2828, 2832 et suiv.; (observ. sur int. Borden) 5731 ; (observ. sur int. Lennox) 7385.

Immigration : suspension d'agents, (int.) 739 ; bill (n° 143) pour modifier loi y relative, en comité, 5888 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6851 et suiv.

Importations : importations de tissus anglais, augmentation, de 1897 à 1905, (int.) 1083.

Intercolonial: prolongement jusqu'à Montréal, bill (n° 50) modifiant l'acte passé à ce sujet, en comité, 2559.

Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4389 et suiv.

Juges : Manitoba et Colombie-Anglaise, (débat sur projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8004 et suiv.

Just, C. F., suspension, (int.) 237, (rép. par M. Oliver) 507.

Kentville : champ de tir, achat de terrain, (int.) 1434.

Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débats sur projet de résolution A. Lavergne) 3769.

Levés hydrographiques, (sub.) 6052.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Mariages : bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8067 et suiv.

Marine et Pêcheries : portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (sur observ. Bourassa) 6034 et suiv.; ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6124 et suiv.

Milice : ancienne salle d'exercices militaires, (mot. pour doc.) 4764 ; le rapport du ministre a-t-il été déposé ? (int.) 8000.

Mines : ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7389 et suiv., 7411, 7413 et suiv.

Montréal : commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résolution Fielding) 7250 et suiv.

McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (observ. sur mot. Crocket pour doc., et sur amendement Johnston) 2672 et suiv.

Ottawa : commission d'embellissement, décret nommant les membres de cette commission, (mot. pour doc.) 2051, état des travaux de la commission, (mot. pour doc.) 3097.

Ouvriers : conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2686 et suiv.

Pêche : permission accordée aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1727, 1775 et suiv., 1783, 1792, 1800, 1832, 1843 ; décret du conseil, (mot. pour doc.) 1913.

Pêcheries: protection, croiseur à cette fin, (sub.) 6081 et suiv.

Pensions : à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (observ. sur projet de résol. Emmerson) 1530 et suiv.

Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4019 et suiv.; 3e l., 4807.

Phares, (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6038 et suiv.; agences, loyers et frais imprévus, 6042; construction de phares, etc., 6044.

Poisson: transport, décrets à ce sujet, (mot.) pour doc.) 3096; école de salaison, (sub.) 6104 et suiv.; transport et conservation du poisson, (sub.) 6111 et suiv.

Port-Hope et Charlotte (N.-Y.) : service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7811 et suiv.

Postes: taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (observ. sur déclaration Lemieux) 6816, entre le Canada et les Etats-Unis, augmentation, (observ. sur déclaration Lemieux) 6824; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7214 et suiv.; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (sur observ. Lemieux) 7384.

Preston, W. T. R.: encore à l'emploi de l'Etat ? (int.) 237.

Québec: compagnie du pont: (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7432 et suiv.: bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt de la commission du port, en comité, 7758 et suiv.

Remèdes brevetés: inspection, et réglementation de la vente des, (observ. sur projet de résol. Templeman) 3578.

Représentation : Alberta et Saskatchewan, bill (n° 51), en comité, 6953.

Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8012 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Solliciteur-général : poste vacant, à quand nomination d'un nouveau titulaire? (int.) 1852.

Statuts refondus : distribution (int.) 1663, 1857.

Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7301 et suiv.; entre Saint-Jean, Halifax, Antilles et Amérique du Sud, 7312; entre le Canada et l'Afrique-Australe, 7315.

Steamer "Kestrel" : enquête sur approvisionnement, rapport, (mot. pour doc.) 596.

Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5460 et suiv.; adresse à Sa Majesté à ce sujet, (observ. sur mot. Fielding pour discussion) 7618; augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7929 et suiv., 7995 et suiv.

Tarif: revision, exposé budgétaire, (débat) 413 et suiv.; comparaison entre l'ancien et le nouveau tarif, (int.) 531.

Tarif: discussion en comité: article 192, 2115; article 196, 2116 et suiv.; article 524, 2426; article 555, laine, 2462 et suiv.; tomates fraîches, par 100 livres, 4281 ; mûres, groseilles, framboises, fraises, etc., 4281; article 135, (sucre), 4282; articles 136, 137, 137a, 139, 141, mélasses, glucose, sucre candi, confiseries, 4315, 4316, 4317: article 258, (huile de lin) 4323; article 307, 4327; article 309, 4328; article 326, (articles en verre, etc.) 4330; articles 349 et 356, 4333; article 355, 4342; article 411, chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4471, 4530; articles 433 et 434, 4533; article 445, 4541; article 407, 4562; machines importées après le 1er juillet 1906, 4567; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568; article 1007, 4571; articles 1010 et 1013, y compris guipures et franges pour cercueils, 4574; articles 1015, 1019 et 1014, 4576-4577; annexe "C", article 1028, 4580; sur quatrième résolution, 4581; articles 433, 433a, 441, 441a, 4695; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, (observ.), débat, 4697.

Tarif de faveur : entre le Canada et l'Australie, (mot. pour doc.) 249 ; application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6834 et suiv.

Tarif intermédiaire: négociations y relatives, (int.) 8164.

Taxes provinciales : sur voyageurs de commerce et sur compagnies constituées en vertu de chartes fédérales, quel arrangement à ce sujet lors de la conférence avec les premiers ministres des provinces? (int.) 4351.

Télégraphes : réseau du Yukon, recettes et dépenses en 1905, (int.) 739 ; lignes télégraphiques de l'Etat, recettes, dépenses, etc.. (mot. pour doc.) 1519, 3575 ; réseau du Yukon, paiements faits à Kelly, Douglas et Cie pour fournitures, (int.) 1603 ; documents relatifs aux lignes télégraphiques, (mot. pour doc.) 7454 ; télégraphie Marconi (sub.): postes, 6049.

Terres fédérales : vente dans l'Alberta-sud, à la compagnie Robins, (mot. pour doc.) 249 ; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4822 et suiv., 4871 et suiv.; bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5872 et suiv.; protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7470 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Transports: encombrement dans le Nord-Ouest, (int.) 7515.
Yukon: M. J. D. McGregor, inspecteur des licenses, (int.) 4350; concession de terres de la couronne à White-Horse, (int.) 4350; blé récolté au Yukon: (rép. à observ. Thompson) 3663: administration du Yukon, (débat sur observ. Thompson) 4673, 4678, 4681 et suiv.; bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5853 et suiv.; bill (n° 135) modifiant loi minière, en comité, 5877 et suiv.; agissements de l'ex-commissaire Congdon, (mot. pour doc.) 6952; ordonnances, ratification, (sur observ. Oliver) 7616 et suiv.; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 8195 et suiv.
Wagner, Philip : encore à l'emploi de l'Etat? (int.) 237.

Fowler, George W., *King et Albert, N.-B.*

Antigonish: édifice public, (sub.) 4101.
Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6569 et suiv., 6586 et suiv. (Voir aussi "Fowler" etc., et "Femmes", etc., lettre "F").
Campbellton: quai, (sub.) 6252.
Canal de Chambly: conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748 et suiv.
Caraquet: quai, (sub.) 6253.
Chemins de fer: subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8022 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 3227 et suiv.
Culloden: brise-lames, (sub.) 6200.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, 3001 et suiv.; 3047 et suiv.
Femmes, libations et rapines: allusion à certains députés et ministres, (sur discussion du bill, (n° 36) ayant pour objet de prévenir et régler les grèves, 3425 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant ces accusations) 5832 et suiv.
Fowler, M. George W., député, grand propriétaire au Nord-Ouest, (rép. à allusion de M. Duncan Ross, (sur discussion du bill (n° 36) ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves, 3422 et suiv., 3566 et suiv.
Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7903 et suiv.
Gendarmerie fédérale, (sub.) 6949, 8057.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 4102; port, (sub.) 6213.
Grand-Etang: chenal, (sub.) 6214.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3419 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7354 et suiv.
Hall's-Harbour: (sub.) 6219.
Haut-commissaire: bureau à Londres, (sub.) 7908.
Ile du Prince-Edouard: vaisseau naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 957; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3367 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6925 et suiv.
Inverness : édifice public, (sub.) 4102.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6224.
Intercolonial, (sub.) améliorations à Sackville, 7502 et suiv.; à Amherst, 7503; ateliers et achat de terrain à Moncton, 7506.

Fowler, George W.—*Suite.*

Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4397 et suiv.
Lac-Mégantic: jetée, (sub.) 8050 et suiv.
Milice, (sub.): traitement du personnel, 2913; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5900 et suiv.; propriétés militaires, 5908 et suiv.; habillements et accessoires, 5914 et suiv.
Nouveau-Brunswick: édifices publics, (sub.) 4103.
O'Rourke, John, arrestation, (int.) 1169.
Pêcheries: protection, (sub.) 6140 et suiv.
Pointe-de-l'Eglise: aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Ports du Canada: dépenses, (sub.) 6151 et suiv.
Revenu de l'intérieur, (sub.): traitement du personnel, 2913 et suiv.
Shelburne: édifice public, (sub.) 4102.
Stations agronomiques, (sub.) 8031 et suiv.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5547, 5552 et suiv.
Tarif: discussion, article 196, 2119; article 200, 2131.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (débat sur obser. Armstrong) 6837 et suiv.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4904 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6430 et suiv.
Travaux publics, (sub.): traitement du personnel, 2915.
Yukon: administration, traitements et dépenses, (sub.) 6436 et suiv.

Galliher, William Alfred, *Kootenay.*

Chemin de fer de Crawford-Bay à St. Mary, bill (n° 89) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2858; comité et 3e l., 4551.
Chemin de fer "Great West", bill (n° 79) concernant la compagnie du, 1ère l., 1985; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703.
Chemin de fer Transcontinental National: subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2153 et suiv.
Compagnie dite "Rock Life Insurance Company of Canada", bill (n° 149) afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.
Damen, William A., brevet, bill ((n° 8) y relatif, en comité, 1811 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3418 et suiv., 3997 et suiv., 4107 et suiv.
Immigration: bill (n° 143) pour modifier loi y relative, en comité, 5890.
"Lowrey's Claim", journal, circulation par la poste, interdite, (mot. pour doc.) 508.
Lyon, Victor Harold: bill (n° 153) afin de lui faire droit, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.
Pâturage, baux concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3616, 3627 et suiv.
Summers, E. W. et H. H., brevet d'invention, bill (n° 9) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; comité et 3e l., 1853.
Tarif: 1ère résol., art. 4, parag. (c), en comité, 1035.
Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5870.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

Alcool dénaturé, fabrication et vente par le Gouvt, (int.) 1160.
Anse-à-l'Ilot, jetée de débarquement, (sub.) 6262.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6091 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 866.
Culloden: brise-lames, (sub.) 6199.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127) en comité, 6459 et suiv.
Forage, (sub.): 3260.
Grand-Manan: quai, (sub.) 6255.
Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6218.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 968 et suiv.
Mabou: port, travaux, (sub.) 6227.
North-Head: brise-lames, (sub.) 6255.
Phares, (sub.): construction, etc., 6047 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6076 et suiv.
Poisson: école de salaison, (sub.) 6104.
Saint-André: dragage, (sub.) 6259.
Shippegan: port, (sub.) 6262.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6050 et suiv.

Gauvreau, Charles Arthur, *Témiscouata.*

Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 90) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3221; comité, 5364; 3e l., 5365.
Chemin de fer Québec-Oriental, bill (n° 69) concernant la compagnie du, 1ère l., 1602; 2e l., 1854; comité, 5126 et suiv.; 3e l., 5133: amendements du Sénat, 6818.
Dubé, R. P., renvoi de service, rapport au sujet de l'incendie de l' " Aberdeen ", (mot. pour doc.) 2040.
Gauvreau, C.-A., député, deviendrait assistant greffier du Sénat, article de l' " Evénement ", (observ.) 6064.
Ile Rouge et île Verte: communications téléphoniques avec la terre ferme, (observ.) 973.
Intercolonial: usine ronde à Halifax, construction, contrat à ce sujet, (int.) 503; travaux à la Rivière-du-Loup, demande de soumissions, (int.) 7735.
Messageries, compagnies de : monopole, abolition, (int.) 489.
Tarif : sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1946; melons, 1970; article 109, 1979 et suiv.; article 192, 2115; article 292, 2189 et suiv.; article 345, 2195 et suiv.; article 364, 2198.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6022 et suiv.
Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood, (mot. demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842 et suiv.
Compagnie dite " Ontario and Quebec Railway and Ferry Company ", bill (n° 88) la constituant en corporation, 1ère l., 2494: comité et 3e l., 5004.
Comptes publics: comité des, (mot. pour adop. du 11e au 24e rapp., inclusivement) 6952.

Geoffrion, Victor—*Suite.*

Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding); (allusion à M. Peter Lyall, entrepreneur) 7285 et suiv..

German, William Manly, *Welland.*

Compagnie dite " Jordon Light, Heat and Power Company " bill (n° 115), (mot. pour discussion en comité par tour de faveur) 7692, 7910; en comité, 8133 et suiv.; 3e l., 8134.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk, pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6027 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5205 et suiv.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5780.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3949 et suiv., 4001 et suiv.
Tarif, discussion en comité: articles 349 et 356, 4337; article 355, 4342.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1646.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, 1ère l., 2046; 2e l., 2919, 3221; en comité, 4549, 4584, 4594; 3e l., 4947, amendement Lennox à l'article 7, 4953, mis aux voix et rejeté, 4953; amendement Bennett à l'article 8, 4955, 4998 ; 3e l., 4997-4998-5001.
Code pénal: bill (n° 77) ayant pour objet de le modifier, pas d'avis donné, 1657; 1ère l., 1898. Bill (n° 101), idem, interdisant clause exclusive dans contrats relatifs à la location et au prêt à usage de certaines machines, 1ère l., 3846.
Compagnie dite " Prudential Life Insurance Company of Canada ": bill (n° 163) pour l'autoriser, 1ère l., 6815: 2e l., 7025.
Cour suprême du Canada: bill (n°) ayant pour objet de modifier la loi relative aux appels de la province de Québec devant la cour suprême, 1ère l., 1657; bibliothèque, achat de livres, (sub.) 7909.
Ile Sainte-Hélène : il y faudrait un quai permanent, (observ.) 6178, 6180.
McGillicuddy, Dan., employé pour le comité des " Débats," démission, (observ.) 6434.
Montréal : commission du port, avances d'argent par le Gouvernement, (débat sur projet de résolution Fielding demandant autorisation à cette fin) 7259 et suiv.

Girard, Joseph, *Chicoutimi-et-Saguenay.*

Escoumains : jetée, (sub.) 6278.
Petites-Bergeronnes : enlèvement de cailloux, (sub.) 6296.

Gordon, David Alexander, *Kent-est.*

Postes, (sub.) : administration, 2877 et suiv.

Grant, George D., *Ontario-nord.*

Association dite " Womens' Art Association of Canada," bill (n° 30) la constituant en corporation, 1ère l., 832 ; 2e l., 1081 ; comité et 3e l., 2531.
Compagnie dite " Georgian Bay and Seaboard Railway Company," 2e l., 732 ; comité et 3e l., 1853.
Macpherson, Arthur Léon : bill (n° 157) pour lui accorder le divorce, 1ère l., 6442 ; 2e l., 6563 ; comité et 3e l., 7401.
Ordres permanents: comité des, 7e rapport, (mot. pour adop.) 6563.

Greenway, Thomas, *Lisgar.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3680 et suiv.
Manitoba : extension des frontières, (int.) 1859.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4827 et suiv., 4840 et suiv.

Gunn, Benjamin B., *Huron-sud.*

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1361.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127) en comité, 6455 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : bill (n° 20) 2e l., 2527.
Grèves et lockouts : bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3390.
Pétrole : primes, bill (n° 97), en comité, 4022.
Postes, (sub.) : administration, 2884 et suiv.
Red-Head : ouverture d'un chenal dans un lac à cet endroit, (mot. pour doc.) 2931.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*

Chemin de fer canadien du Pacifique, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1984 ; comité et 2e l., 2176 ; comité et 3e l., 3703.

Haggart, hon. John Graham, *Lanark-sud.*

Blairmore : village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6759.
Canal de Port-Corborne : administration, (observ.) 5343.
Canal de la Trent : entre lacs Rice et Ontario, plans, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1996.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs, maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2407 et suiv.; subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8020 et suiv.
Chemins de fer et Canaux : ministère, administration générale, exposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, (observ.) 5343 et suiv., 5351 et suiv.; 5366 et suiv., 5388 ; ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, en comité, 8029 et suiv.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.
Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5683 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7549 et suiv.
Chemin de fer radial du Manitoba: bill (n° 46), amendements du Sénat, 5133.
Chemin de fer Transcontinental-National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2152 ; (débat sur mot. Crocket pour doc.) 3232 et suiv.
Code pénal: bill (n° 136), modification, en comité, 7586 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7132 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac-Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5212.
Douanes, administration, (sub.): 2856.

Haggart, hon. John Graham—*Suite.*

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., comité, 2314 et suiv.; 4766 et suiv.; 3e l., 5111; inspection, bill (n° 111), en comité, 7227 et suiv.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3003 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 691.
Fer et acier: primes, (débat sur prjoet de résol. Fielding) 7655 et suiv.
Glace-Bay: port, (sub.) 6211 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4113 et suiv., 4929 et suiv.; 3e l., 5150 et suiv.
Pêcheries: commission des, (sub.) 6118.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1532 et suiv.
Poisson: transport et conservation, (sub.) 6109 et suiv.
Port-Arthur: dragage, (sur observ. Conmee) 8122 et suiv.
Postes, (sub.): service postal extérieur, 3240; service postal, 3241 et suiv.
Tarif, discussion, 1ère résolution: 544 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1260; article 590, 2466; article 631, 2484.
Terres fédérales: bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5873.
Yukon : administration, (débat sur observ. Thompson) 4670 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5877 et suiv.

Hall, R. R., *Peterborough-ouest.*

Canal de la Trent: entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1995.
Chemins de fer: établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2414 et suiv.
Chemin de fer central du Dominion, bill (n° 43) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.
Postes, (sub.): administration, 2862, 2868 et suiv., 2899 et suiv.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1265; article 445, 4545.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1631 et suiv.

Henderson, David, *Halton.*

Alcool dénaturé: loi permettant fabrication, observ. sur mot. Miller) 2031.
Assurances: enquête et rapoprt de la commission, 3e rapport du comité des impressions, concernant traduction et impression, (observ. sur mot. Parmelee pour modification) 7320.
Bills d'intérêt privé: pétitions, (observ. sur mot. McCarthy) pour renvoi au comité des ordres permanents) 2133.
Canada: délimitation de ses frontières, (sub.) 7475 et suiv.
Chambre des communes: perfectionnement du service postal, (observ. sur rép. de l'honorable M. Lemieux à requête Maclean) 1427 et suiv.; préséance des mesures d'intérêt public, les lundis (obser. sur mot. Laurier) 3660.

Henderson, David—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux: ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, en comité, 8030.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7521 et suiv.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2538 et suiv.; (observ. sur mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2607.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152) en comité, 7409 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National: commission, rapports, dépôt, (int.) 7202.
Commerce et navigation, tableaux statistiques, dépôt, (int.) 7.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada": bill (n° 164), en comité, 7519.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6006 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1665 et suiv.
Débats, compte rendu officiel; appointements des traducteurs, (sub.), débat, 8207.
Douanes: droits perçus sur instruments aratoires, outils, etc., (int.) 980; (mot. pour doc.) 1104-1105; modification de la loi des douanes, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6971; bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5557 et suiv., 5760 et suiv., 5777 et suiv.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7243.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2517; comité, 2557; établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 725 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7682 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3106 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6898 et suiv.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6965 et suiv.
Instruments aratoires exportation, de 1904 à 1906, (int.) 1603.
Marine et Pêcheries: ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6135 et suiv.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3706 et suiv.; hôtel des monnaies, 3721; édifices du Parlement, agrandissement, 3724 et suiv.; nouveaux édifices publics, 4085.
Postes: revenus à la campagne, augmentation d'appointements, (sur observ. Lennox) 6807; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7216 et suiv.; service extérieur, (sub.) 8209.
Sucre: droits perçus en 1905-1906, (int.) 1085.
Tabac: droits perçus en 1906, (int.) 1661.
Tarif: étude des articles, dans quel ordre? (int.) 532; discussion du tarif, 1ère résolution, 544; 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1052 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1231 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1260; article 4, 1300; article 7, 1303; article 10, 1306, 1335; articles 11, 12, 13, 1338; article 17, 1380; (maïs, tabac) 1387; article 26, 1409; article 28, 1409; article 55, 1417; article 56, 1421; biscuits non sucrés, 1924 article 85, 1938; article 87, légumes n.a.p., 1940; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1949; articles 91 et 92, écorces de citron, de limon et d'orange, pommes en baril, 1952 et suiv.; article 95, 1954; melons, 1971; article 203, 2181; ajustages en fer ou en acier, 2201; article 459, 2202; article 468, 2203; article 524, 2425 et suiv., 2433 et suiv.; article 555, laine, 2454 et suiv.; article 627, 2483; article 682, 2485; article 711, 2490 et suiv.; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491.
Travail, (sub.): impression, papeterie, etc., 3695.

Herron, John, *Alberta.*

Arpentages: bill (n° 59), en comité, 3578.
Blairmore: village, emplacement, (mot. pour doc.) 4252, 4764; (débat sur observ. et mot. Lake) 6763 et suiv.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (mot. pour comité d'enquête à ce sujet), débat, 1872, 2670-71.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l., 671.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2781 et suiv.
Cour d'échiquier: cause le Roi et Lyon vs McKenzie et al, (mot. pour doc.) 2929.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5749 et suiv.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.
Gendarmerie à cheval: (sub.) 8057.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3428 et suiv.; application de la loi y relative, (débat sur explic. Lemieux) 6182 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7331 et suiv., 7349 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 759.
Hepburn, W. H., emploi, (int.) 1607, 2367.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (mot.) 770, amendement Knowles, 793, (observ.) 790.
Indiens: achat de bestiaux pour eux, (int.) 1171; indiens d'Ontario et de Québec, (sub.) 7483 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (observ.), débat, 3579 et suiv.; proposition d'amendement, 3585, mise aux voix et rejetée, 3657-3658.
Postes, (sub.): administration, 2901 et suiv.; service postal, 3247.
Recensement et statistiques, (sub.) 3065 et suiv.
Terres fédérales: terres réservées pour abreuvoirs dans le district de Lethbridge, (int.) 4354; bill (n° 21), modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l., 4831 et suiv.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4218 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2094 et suiv.
Détroit de Northumberland: possibilité de construire tunnel sous ce détroit, le Gouvt fera-t-il faire études et rapport à ce sujet? (int.) 6564.
Ile du Prince-Edouard: communications avec la terre ferme, (sur observ. Lefurgey) 732; (sur observ. Martin) 1116; vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 953 et suiv.: communications télégraphi-

Hughes, James J.—*Suite.*

ques, (int.) 2051; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3299 et suiv.; construction d'un meilleur steamer, (int.) 3753; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (sur observ. Lefurgey) 4016; communications en hiver, (débat sur int. McLean) 5098 et suiv.

Immigration: agents et employés, (sub.) 6892 et suiv.

Poisson: école de salaison, (sub.) 6100 et suiv.

Postes, (sub.): administration, 2866 et suiv.

Provinces Maritimes: représentation à Ottawa, (mot.) débat, 2215 et suiv.

Saint-Jean, P.Q., anciennes casernes, vente, (int.) 4354.

Steamer "Sovinto", naufrage, (int.) 1101.

Tarif: discussion, article 255, 2187.

Toronto: salle d'exercices, (sub.) 4745.

Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4247 et suiv.

Hughes, Samuel, *Victoria-et-Haliburton.*

Alcool dénaturé: loi concernant fabrication, (int.) 231.

Arpentages: bill (n° 59), en comité, 3191 et suiv.; (sub.) 7460.

Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6702; (mot. demandant que le crédit destiné au paiement des frais de la commission soit réduit de $30,000) 6702; dépôt du rapport de la commission, retard, (débat sur mot. de blâme de M. Lennox) 7112 et suiv.

Bibliothèque du Parlement, (sub.) 6950.

Canadiens: emprisonnés dans l'Uruguay, (int.) 237.

Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (mot.) 511 et suiv.

Canal de la Trent: forces hydrauliques de l'Etat, louées ou concédées, (int.) 584, (mot. pour doc.) 831; partie située entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1994; construction d'un chemin traversant le ruisseau Maclaren, (sub.) 7883 et suiv.

Cannington: destitution du receveur de la poste, (mot. pour doc.) 518.

Chambre des communes: travaux, préséance des mesures du Gouvernement les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2819 et suiv.; législation, (sub.) 7091.

Champ de tir, dans le comté de Victoria, établissement et outillage, (int.) 232.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5976 et suiv.

Conférence coloniale de Londres: présence du premier ministre du Canada, etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5433 et suiv.

Creek MacLaren: chaussée, parachèvement (int.) 484.

Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5791 et suiv.

Emmerson, hon. H. R., démission, (sur observ. Borden) 5839.

Esquimault: station navale, défense, (int.) 3481.

Etudes techniques: installations du personnel, agrandissement, (sub.) 6429 et suiv.

Fusil Ross: qualités de cette arme, (observ.) débat, 3853, 3888 et suiv.; différence entre le mécanisme de ce fusil et celui des autres, (mot. pour doc.) 4185; combien payé

Hughes, Samuel—*Suite.*

jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross? (observ. sur int. Northrup) 5184; défauts du fusil Ross, (observ.) 5935.

Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7902 et suiv.

Gendarmerie à cheval: (sub.) 8056 et suiv.; indemnités à des membres de la gendarmerie, pour blessures, (sub.) 8058.

Grains, étalons de, impression de dépositions à ce sujet, (int.) 239.

Grande-Bretagne et ses colonies: (projet de résolution tendant à resserrer l'union entre elles) débat, 2932, 2971, 2975, 2993 et suiv.

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (mot. pour doc.) 756.

Immigration: des membres du clergé français chassés de France, fléau pour le pays, (observ.) 6334, (explication), débat, 6839 et suiv., 6953; agents et employés, (sub.) 6922 et suiv.

Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, secours, (observ. sur mot. Fielding à cette fin) 2814 et suiv.

Lindsay, Ont., salle d'exercice, construction, (int.) 232.

Lord Aylmer: inspecteur général des forces, démission, (int.) 6033, 6185, 6318.

Marine et Pêcheries, (sub.): ministère, réorganisation de la comptabilité, 7895 et suiv.

Médailles: aux soldats ayant fait la campagne du Nil, (int.) 232.

Milice: transport de tireurs, chaque année, (mot.) 765 et suiv.; aide à l'autorité civile depuis 1899, (int.) 926; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité et 2e l., 5816-5817; (sub.): soldes et allocations, 5820 et suiv.; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5895 et suiv.; exercices annuels, 5907; propriétés militaires, entretien, 5907; habillements et accessoires, 5912 et suiv.; collusion entre M. Sam. Hughes et le ministre de la Milice, article du "Star," (explication) 7096.

McCulium, Duncan: noyé dans le canal de la Trent, (int.) 4011, 5180.

McGillicuddy, Dan.; emploi à Calgary, (int.) 6434.

Ottawa, (sub.) édifices publics, éclairage, loyer, mobilier, salaires, etc., 4750, 4753, 4756, 4757, 4758; édifices publics, (sub.) 8042 et suiv.

Petewawa: camp, emplacement, (mot. pour doc.) 6952, (débat sur observ. Borden) 7873 et suiv.

Phares, (sub.): gardiens, 6040.

Postes: taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (observ. sur déclaration Lemieux) 6817.

Québec: compagnie du pont: (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7435 et suiv.

Selkirk: édifice public, (sub.) 4748.

Soldats anglais libérés du service: établissement au Canada, (mot.) 763.

Steamers, (sub.): service entre le Canada et l'Australie, 7317 et suiv.

Tabacs: timbres sur iceux, (sub.) 7500 et suiv.

Terres fédérales: destitution d'agents et de sous-agents, (int.) 240; nom du colon établi sur le ¼ sud-est, sect. 12, towns. 30, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, etc., (mot. pour doc.) 830-831; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4895 et

Hughes, Samuel—*Suite.*
suiv., 4979 et suiv., 5021 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6430.
Transport: tarif général, (mot. pour doc.) 521, 750, 768.
Wainwright, R., et ses deux filles: indemnité pour blessures, (sub.) 7091.
Wellburn: service quotidien des dépêches, (int.) 927.
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 4749.
Yukon: édifices publics, (sub.) 4753 et suiv.; Yukon, bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5846 et suiv.

Hunt, Aylmer Byron, *Compton.*
Armstrong, M., soldat mort au camp de Laprairie, en 1905, enquête, indemnité, (int.) 1086.

Jackson, William, *Elgin-ouest.*
Arpentages, (sub.) 7462 et suiv.
Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6606 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5332.
Ferme expérimentale centrale: animaux, instruments agricoles, foin, grain, etc., le 1er déc. 1905 et 1906? (mot. pour doc.) 3290.
Phares, (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6039.
Messageries: tarif, (observ.) 6035.
Port-Stanley: droits de douane perçus de 1900 à 1906, (int.) 1607; dock, construction, coût, (int.) 1607; port, travaux, (sub.) 7159 et suiv.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7220.
Saint-Thomas : salle d'exercice, (sub.) 4157.
Stations agronomiques, (sub.) 8032 et suiv.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton-sud.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 151.
Bourinot, John C.: Wilson, Wm, et Blair, H. C., sont-ils employés au ministère des Douanes? (int.) 6189, 6190.
Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1155; travaux, préséance des mesures du Gouvt, les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2819.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7582 et suiv.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 107) concernant la compagnie du, 1ère l., 4250; 2e l., 4553; comité et 3e l., 5004.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4217 et suiv.
Compagnie dite "Accident and Guarantee Company of Canada", bill (n° 106) pour en changer le nom en celui de "Royal Accident Company of Canada", 1ère l., 4250; 2e l., 4553; comité et 3e l., 6772.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada", bill (n° 164) pour l'autoriser, 1ère l., 6951; 2e l., 7025.
Compagnie dite "Fraser's Fire Insurance Company", bill (n° 110) y relatif, 1ère l., 4663; 2e l., 5004 ; comité et 3e l., 6772.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6019 et suiv.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapport, construction du Transcontinental, 5271 et suiv., amend., 5272, adopté, 5277.

Johnston, Alexander—*Suite.*
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2100.
Cow-Bay : brise-lames, (sub.) 6199.
Douanes: conduite du ministre des, relativement à l'incendie d'une certaine propriété (observ.) 5892.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Eat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3006 et suiv.
Fer et acier: primes, débat sur projet de résol. Fielding) 7713.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3882.
Glace-Bay: port, (sub.) 6209 et suiv.
Grèves: bill (n° 36), de M. Lemieux, (débat sur observ. Stockton au sujet de la 2e l.,) 1378 et suiv.; en comité, 3411 et suiv., 3949 et suiv., 3976 et suiv., 4110 et suiv., 4656.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et mot. Borden) 7035 et suiv.
Ile du Prince-Edouard : vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 964 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6932.
Jersey-Cove: quai, (sub.) 6226.
Listes électorales : impression, (sur observ. Taylor) 6951.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (amendement à mot. Crocket pour doc.) 2670, 2672.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2712 et suiv.
Pêche : permission aux pêcheurs américains de pêcher dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1845 et suiv.
Tarif : discussion, article 196, 2120; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4502: article 433, 4541.
Union des femmes missionnaires des baptistes unis des Provinces maritimes, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 4250; 2e l., 4553.
Vacances de Noël: (observ. sur mot. Laurier) 1025.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Banque dite "Manufacturers' Bank of Canada", bill (n° 26) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 850 et suiv.; bill (n° 33), 2e l. et comité, 1351 et suiv.; comité, 1677 et suiv.
Douanes: loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6977.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4783 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 965 et suiv.
Importations : par ports canadiens, valeur, (int.) 5243.
Or et argen: poinçonnage, bill (n° 137), en comité, 7206.
Ottawa: édifices publics, (sub.), 4751, 4757.
Presse associée: subvention, (int.) 3747.
Statistiques: (mot. pour doc.) 3758.
Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7304 et suiv.
Tarif : discussion, 1ère résolution, 576; article 10, 1312; article 258, 4323; articles 379 et 379a, 4346; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4433.

Kemp, Albert E.—*Suite.*

Toronto : salle d'exercices, (sub.) 4745 ; port, travaux, (sub.) 7179 et suiv.
Winnipeg, (sub.) : nouvel hôtel des postes, 4748 et suiv.

Kennedy, James Buckham, *New-Westminster.*

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix (observ. sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1875.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 1429.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4207 et suiv.
Pêche : permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1819.
Pêcheries : protection, (sub.) 6146 et suiv.
Québec : compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvernement) 7442 et suiv.
Traité : entre le Canada et le Japon, bill (n° 23), 2e l., 1597 et suiv.

Knowles, William Erskine, *Assiniboïa-ouest.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, projet de résol. (retiré) 3485, autre projet de résol. (présenté) 3663 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, etc., (débat sur observ. M. S. McCarthy) 2603, 2756 et suiv.
Compagnie dite " Prudential Insurance Company of Canada," bill (n° 163) pour l'autoriser, 1ère l., 6815 ; 2e l., 7025 ; en comité, 7517 ; comité et 3e l., 7615.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5767 et suiv.
Grèves : grève de houilleurs de l'Ouest, (débat sur observ. Bole) 7329 et suiv.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Hughes) 787, amendement, 793, mis aux voix et adopté, 829-830.
Postes, (sub.) : administration, 2881 et suiv.; service postal, 3256 et suiv.
Tarif : article 95, 1962 et suiv.; article 555, laine, 2451 et suiv.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4828 et suiv.

Lachance, Arthur, *Québec-centre.*

Banque Nationale : bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 832 ; 2e l., 1081 ; comité et 3e l., 4137.

Lake, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 168.
Alameda : bureau des terres, (sub.) 4167.
Arpentages : bill (n° 59), en comité, 3192 et suiv.; comité, 3576 et suiv.
Blairmore : village, emplacement, (observ.), débat, 6707, (mot.) 6718, rejetée, 6801.
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1885 et suiv.
Calgary : édifice public, (sub.) 4167.
Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, (observ. sur projet de résolution Knowles) 3674 et suiv.

Lake, Richard S.—*Suite.*

Chemin de fer canadien du Pacifique: imposition de ses terres, causes pour taxes, appels, (int.) 3479, 4816 ; terrains houillers, (50,000 acres), choix, (int.) 4010 ; transport de la houille sur la ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (int.) 4816, 7094.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur mot. McCarthy) 2724 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan : imposition de ses terres, (int.) 3479.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5746 et suiv.
Elections : ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6874 et suiv.
Forage, (sub.) 3260 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies : (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2983 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 757; concession de terres aux vétérans, (int.) 4815.
Houille: disette au Nord-Ouest, (int.) 9; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 781 et suiv.
Immigrants : combien arrivés depuis 1904? (int.) 1090; depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903? (int.) 1431.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6943 et suiv.
Indiens: désignation des parents des enfants fréquentant l'école de Muscowequan, (mot. pour doc.) 1105.
Intérieur: employés du ministère, occupation et appointements, (int.) 1860.
Medicine-Hat: édifice public, (sub.) 4171.
Moissonneuses-lieuses: estimation, droits de douane, (int.) 586.
Neepawa: édifice public, (sub.) 4747.
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3264 et suiv.
Pâturage :baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3610, 3631 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2887; service postal, 3242 et suiv.; changement de noms des deux bureaux de poste de Qu'Appelle, (mot.) 6808 et suiv.
Recensement et statistiques, (sub.): 3056 et suiv.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172
Représentation: Alberta et Saskatchewan, répartition, etc., bill (n° 51), en comité. 5841 et suiv.
Réserve du Lac-Croche: vente d'une partie des terres, (int. Lake) 5010.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4173.
Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5548 et suiv.; amend., 5551, rejeté, 5552.
Sucre: importation, de 1902 à 1906, (int.) 4599.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1038 et suiv.; article 19, cacao, 1408; article 20, idem, 1408; article 21, idem, 1409; article 35, 1409 ; article 56, 1421 ; article 57, 1424; article 102, 1977 et suiv.; article 708, 2488; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2492; discussion en comité; encollages liquides, 4322 ; article 258, (huile de lin) 4324 et suiv.: article 445, 4544; article 447, 4547, 4554; article 448, 4558.

Lake, Richard S.—*Suite.*

Terres fédérales: ventes depuis le 1er janvier 1905 ; homestead ¼ s. e., sect. 16, t. 28, r. 1, ouest 3e méridien, inscription, quand et par qui faites? etc., (int.) 2207 ; homestead ¼ s. e.; s. o. et n. o. sect. 23, t. 21, r. 8, ouest, 2e m., inscription, etc., (int.) 2209; terrains houillers loués, etc., depuis 1er janvier 1906; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4848 et suiv., comité, 4942 et suiv. 4960 et suiv., 5032 et suiv. ;titres de certains terrains, émission, (int.) 5012; concessions promises aux Doukobors, (int.) 5952.

Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5846 et suiv.

Lalor, Francis Ramsay, *Haldimand.*

Collingwood: port, travaux, (sub.) 7138 et suiv.

Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5208.

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 847 et suiv.; bill (n° 33), en comité, 1671 et suiv., 6958 et suiv.

Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6455.

Douanes: modification de la loi, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6971 et suiv.

Dunnville, salle d'armes, (int.) 490.

Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7225 et suiv.

Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2501 et suiv.

Exportations: du Canada en Allemagne, chiffre, (int.) 1162.

Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7679 et suiv.

Importations: articles en tricot importés d'Angleterre et d'Allemagne, (int.) 750.

Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7485 et suiv.

Milice: dépôt d'armes, 37e bataillon, comté d'Haldimand, coût, (int.) 2919; (sub.): habillements et accessoires, 5913 et suiv.

Port-Maitland : jetée, (int.) 490, 507.

Réserve des Six-Nations: écoles, (int.) 494.

Tarif: discussion en comité, 5e résol., parag. (b) 905 et suiv.; 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1035 et suiv.; article 555, laine, 2448 et suiv.; article 433, 4539.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 95; 2e l., 616; (mot. Brodeur pour renvoi à comité spécial) 631, 1225; (mot. pour comité) 7728; bill renvoyé à la prochaine session, (sur mot. Fielding) 7728-7729.

Chemins de fer: bill (n° 3) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 93; 2e l. et comité, 615-616; 3e l., 639. Bill (n° 4), idem; 1ère l., 94; 2e l., 616, 983; 3e l., 1114; bill (n° 6), idem, 2e l., 663 et suiv.; établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2398 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5683 et suiv.

Chemin de fer "Canadian Northern Ontario", bill (n° 72), en comité, 4551.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7694 et suiv.

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4549.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), amend. du Sénat, 4553.

Chemin de fer radial du Manitoba: bill (n° 46), amendements du Sénat, 5133 et suiv.

Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7402 et suiv.

Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company", bill (n° 29), la constituant en corporation, 4551.

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 865; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1366; comité, 2099 et suiv.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2294 et suiv.; 4052.

Chutes Niagara, carte du Dr Spencer, (int.) 504, 982; volume d'eau, proportion de la dépense, (int.) 588 ; frontière entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, (mot. pour doc.) débat, 1476 et suiv.

Dépêches : transport entre Havre-Aux-Bouches et la gare, (int.) 504.

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2324. 4766 et suiv., amend., 4766, rejeté, 4804; 3e l., 5114 et suiv., amend., 5114, rejeté, 5125.

Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7718 et suiv.

Fumigation: stations de, (sub.) 3070.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3384 et suiv., 3438 et suiv.

Immigration: agents et employés, (sub.) 6912.

Intercolonial: accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3535.

Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2712 et suiv.

Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8070 et suiv.

Mines : ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7389 et suiv.

Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1242 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1250, 1267; article 55, 1411; tomates fraîches, 1932; articles 91 et 92, écorce de citron, de limon et d'orange, pommes en baril, article 95, 1963 et suiv.

Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5177 et suiv.

Lanctot, Roch, *Laprairie-Napierville.*

Chemins de fer: bill (n° 160) pour modifier la loi de 1903, 1ère l., 6704.

Lapointe, Ernest, *Kamouraska.*

Chapais, J. C.: emploi, (int.) 5673.

Intercolonial : voitures automobiles, construction, (int.) 3962.

Laurence, Frederick A., *Colchester.*

Barges : établissement d'un service officiel d'inspection, bill (n° 35) à cette fin, 1re l., 1069.

Laurence, Frederick—*Suite.*

Cabotage : traités, abrogation, (projet de résolution Black) 1499 et suiv.

Intercolonial: accidents et indemnités, (int.) 1092, 1113 ; accidents, indemnités accordées, (mot. pour doc.), débat, 3509 et suiv.

Laurier, tres honorable sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, débat, 34 ; préséance de la discussion sur l'adresse, (mot.), 92 ; mot. demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général, 226.

Agences : en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (rép. à int. Wilson) 1166.

Assurances : commission, rapport, dépôt (rép. à int. Borden) 1026 ; commission, dépôt de son rapport par l'hon. M. Fielding, (rép. à observ. Maclean) 3845 ; commission d'enquête, rapport, impression des dépositions, (rép. à int. Porter) 3091; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4035 et suiv.; rapport de la commission, dépôt, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4224, impression, (rép. à observ. Lavergne) 5336.

Auditeur général : rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 681, 1026 ; (rép. à int. Foster) 3576.

Bibliothécaires : rapport, (dépôt), 6.

Bibliothèque: comité, (mot.) 632.

Bills d'intérêt privé : combien présentés ? application de la règle n° 88, (rép. à int. A. A. McLean) 743 ; pétitions, (débat sur mot. Calvert pour lecture et réception) 1981 et suiv.; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues, (observ. sur int. McCarthy) 2041 et suiv.

Bois : bois de construction, prix au Nord-Ouest, (observ. sur mot. Herron demandant enquête à ce sujet) 2670, constitution du comité d'enquête, (mot. Laurier) 2932 ; (mot. demandant d'adjoindre à ce comité MM. Galliher et Crocket) 4250.

Budget : exposé budgétaire, débat, préséance, (mot.) 246-47-48.

Cabotage : traités y relatifs, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1517.

Canada et Etats-Unis : relations entre ces deux pays, intervention de M. Bryce, ambassadeur anglais à Washington, (rép. à mot. Borden) 5677.

Canada, Terre-Neuve et Etats-Unis, relations internationales, (rép. à observ. Lewis) 2844.

Campbell, Narcisse : obtention d'un passage, à l'usage de sa terre, (rép. à int. Meigs) 585.

Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (observ. sur mot. Hughes) 513 et suiv.

Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (rép. à int. Monk) 1523 ; (rép. à int. Bergeron) 1156 ; restera-t-il ouvert à la navigation ? (rép. à int. Bergeron) 3094.

Canal de la Trent : forces hydrauliques de l'Etat, louées ou concédées, (rép. à int. Hughes) 585.

Canaux : recettes et dépenses, (rép. à int. McLean) 587.

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5) 2e l., 632 ; bill (n° 5) modifiant la loi relative à leurs certificats ;

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

(rép. à observ. Lancaster sur mot. Brodeur pour renvoi à comité) 1225.

Chambre des communes : ventilation, (rép. à observ. Foster) 603 ; travaux, (débat sur observ. Foster) 1150 et suiv.; (mot. pour préséance des mesures du Gouvt les mercredis), débat, 2816 et suiv., les lundis, 3660, 4412 ; séances à onze heures du matin, préséance des mesures du Gouvt, etc., (mot.) 5723.

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 671 et suiv.; en comité, 3804 et suiv.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3692 et suiv.

Chemin de fer canadien du Pacifique: permis de circuler sur Intercolonial, (rép. à int. Daniel) 2927.

Chemin de fer le Grand-Tronc: prolongement Madoc-Eldorado, (rép. à int. Northrup) 635; bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4587 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 279 et suiv., 3237 et suiv.; (rép. à int. Lavergne) 485: gare sur emplacement du marché Champlain, à Québec, (rép. à int. A. Lavergne) 286; explorations dans le Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Crocket) 485; emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2004 et suiv.; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix, (rép. à int. Crocket) 2928 ; tracé dans le Nouveau-Brunswick, choix, (rép. à int. Crocket) 4252.

Cigarettes: interdiction, projet de loi à ce sujet, (rép. à int. Blain) 1856 ; (débat sur projet de résolution Blain) 4198 et suiv.

Cochrane, M. Edward, député, décès: (discours) 4508.

Commerce et navigation : rapport, (dépôt) 227.

Commission d'économie interne, message de Son Excellence, (lecture par sir Wilfrid Laurier) 227.

Comités permanents: (mot.) 5, 578; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot.) 6; nomination de nouveaux membres, (mot. Laurier) 4582.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275.

Comptes publics: comité des, dépôt de documents devant lui, (rép. à observ. Borden) 3574 et suiv.; sixième rapport, (rép. à mot. Barker pour discussion) 4924, (débat sur sixième rapport) 5246 ; autorisé à siéger pendant séances de la Chambre, (mot.) 5731.

Copper-Cliff: bureau de poste, enquête, (rép. à int. Boyce) 4181.

Conférence coloniale: quand? Le Canada y sera-t-il représenté? etc., (rép. à int. Monk) 922: programme, (rép. à int. Monk) 2720, correspondance à ce sujet, (rép. à mot. Monk pour doc.) 3097; date, attitude du Gouvt canadien, (rép. à int. Lavergne) 3283; impression des documents, (rép. à int. Foster) 3383; le premier ministre y assistera-t-il? etc., (rép. à int. Borden), débat, 5422 et suiv.; correspondance, (rép. à int. Borden), débat, 5694 et suiv.

Conseil impérial: création, correspondance à ce sujet, dépêche publiée dans la "Gazette", de Montréal, (rép. à int. Bourassa) 4818.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852 et suiv.
Creek McLaren : chaussée, parachèvement, (rép. à int. Hughes) 484.
Débats: comité des, nomination, (mot.) 578, 579.
Décrets de l'Exécutif: codification, commission à cette fin, (rép. à int. Foster) 4807.
Discours du trône: mot. pour mise à l'étude, 5; distribution du texte imprimé, retard, (rép. à observ. Taylor) 7.
Documents: dépôt d'un état indiquant documents dont dépôt fut ordonné au cours de la dernière session, (rép. à mot. Borden) 602; demande de divers doc. par l'hon. M. Foster, (rép.) 2276, dépôt, retard, (rép. à observ. Foster) 3000; demande de divers doc., liste, (rép. à mot. Borden demandant dépôt) 3743.
Douanes: droits perçus sur instruments aratoires, outils, etc., (rép. à int. Henderson) 981.
Edifices publics: accès dangereux, (rép. à observ. Taylor) 180.
Electricité: bill (n° 60), exportation de l'énergie électrique, 3e l., 5103 et suiv.
Emmerson, hon. H. R., ministre des Chemins de fer et Canaux, démission, (explications) 5724; (rép. à observ. Borden) 5838 et suiv.
Employés publics: à Ottawa, salaires à eux payés en 1906, (rép. à int. A. A. McLean) 2721.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 681; entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, mesures à prendre, (rép. à mot. Smith) 5279 et suiv.
Femmes, libations et rapines: allusions de M. Fowler à certains députés et ministres, etc., (rép. à avis de motion Bourassa invitant M. Fowler à prouver ses accusations ou à se rétracter) 5678.
Ficelle d'engerbage : prime, (rép. à int. Cockshutt) 1662 ; saisies en 1906, (rép. à int. Wilson) 2208.
Forces hydrauliques du Canada : affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 263 et suiv.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations ; femmes, libations, rapines etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3555 et suiv., 3565 et suiv., 4524 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5626 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations de M. Fowler) 5834 et suiv.
Frontière : entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada, (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1489 et suiv.
Fusils Ross : fournis à la gendarmerie à cheval, (rép. à int. Bergeron) 593, 636 ; fusils Ross, correspondance à ce sujet, dépôt, (rép. à int. Lavergne) 3383 ; qualités du fusil Ross, (rép. à mot. Worthington pour doc.) 3744.
Gowan, hon. James, sénateur, démission, (rép. à int. Bennett) 3743.
Grande-Bretagne et ses colonies : (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2985 et suiv.
Grèves et chômages forcés (lockouts) : bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1077 et suiv.; en comité, 3404 et suiv., 3448 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 762.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Houille : disette au Nord-Ouest, (rép. à int. Lake) 9, (rép. à int. Borden) 228, 437.
Hyman, hon. C. S., démission comme député, (rép. à int. Borden) 7, 95, 602, (rép. à int. Foster) 532, 1852 ; (rép. à observ. Borden) 871, 1225, 1522, (rép. à int. Maclean et Foster) 2816 ; retrait de la démission de l'hon. M. Hyman, (observ.), débat, 2823 et suiv., 2826-2836 et suiv.; (débat sur int. Borden) 3204 ; pièces relatives à la démission de M. Hyman, (rép. à mot. Borden, pour renvoi à un comité) 3271, correspondance, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 3744; validation de sa démission, (int. Borden) 5244 ; démission, (rép. à int. Borden) 5730.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, expropriation de terrains, paiements, (rép. à int. Martin) 486 ; pont de Hillsborough, coût, (rép. à int. McLean) 635 ; communication avec la terre ferme, (rép. à observ. Martin), 1115 ; rétablissement des communications par télégraphe, (rép. à int. Lefurgey) 1915 ; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3311, 3324 ; navigation d'hiver, construction d'un meilleur steamer, (rép. à int. Hughes) 3754 ; pêcheries, négociations avec les autorités fédérales à ce sujet (rép. à int. A. A. McLean) 4010 ; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (rép. à observ. Lefurgey) 4015 ; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (rép. à int. Lefurgey) 4511 ; subvention provinciale, augmentation, (rép. à int. Lefurgey) 5242.
Impressions : comité, (mot.) 632 ; impressions du parlement : coût depuis six ans, (rép. à int. Verville) 5005.
Imprimerie de l'Etat : employés, nommés depuis trois mois, (rép. à int. Wilson) 4014.
Intercolonial : rotonde à Halifax, construction, contrat à ce sujet (rép. à int. Gauvreau) 503 ; service des trains à Rimouski, (rép. à int. Taylor) 636 ; embranchement de Windsor, affermage, (rép. à int. Black) 637; achat de soupapes de sûreté, (rép. à int. Wright) 2926 ; coussinets, paiements à la Cie Servis, (rép. à int. McLean) 2926 ; signaux automatiques McPhee, installation, (rép. à int. Lefurgey) 2926.
Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4386 et suiv.
Juges : nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe (rép. à int. Bergeron) 1347, 2051, 2301 ; pour le district de Richelieu, (rép. à int. Bergeron) 2301.
Kingston (Jamaïque) : tremblement de terre, (rép. à observ. Cockshutt) 1663.
Kittson, C. M., agent du Canada en Afrique australe, démission, (rép. à int. Wilson) 1180.
Lac Supérieur : remise des fonds de pêche, (rép. à int. Boyce) 4182.
Lady Victoria Grenfell : décès, (discours) 2561.
Lamontagne, Cie ; paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 3748, 3848.
Langue française ; usage officiel, traduction, impression, etc., retards (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3765 et suiv.; proposition d'amendement, 3775.
Le " Soleil ", compagnie de publication, paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 3748, 3848.
Loggie, W. S. et Cie : paiements faits à cette maison, (rép. à int. Boyce) 4180.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Manitoba : extension des frontières, (rép. à int. Greenway) 1859 ; frontières, pourparlers avec Edward Brown à ce sujet, (rép. à int. Bole) 3965 ; sera-t-il présenté un bill au sujet de l'extension des frontières, pendant cette session ? (rép. à int. Roche) 5011.
Marine et Pêcheries: rapport, (dépôt) 227.
Martin, M. Thomas, député ,décès: (discours) 4664.
Mercredi des Cendres: ajournement, mot.) 2816.
Messageries, compagnies de: monopole, abolition, (rép. à int. Gauvreau) 489.
Montréal: annexe à l'hôtel des Postes, achat d'un emplacement, (rép. à int. Monk) 2301.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (observ. sur mot. Crocket pour doc., et amendement Johnston) 2673.
Naturalisation: bill (n° 22) modifiant la loi y relative, 1ère l., 832; 2e l., 1130; 3e l., 1347.
Navires: course à Lime-Kiln, réglementation, (rép. à int. Clarke) 4178.
Pâques: ajournement, (mot.) 5336.
Patrick, J. A. M., emploi, (rép. à int. Barr) 596.
Paterson, rév. G. C., emploi, (rép. à int. Boyce) 4179.
Pétrole: prime, bill (n° 97) y relatif, quand aura-t-il force de loi? (rép. à int. Clements) 4817.
Pilotes: les pilotes de Montréal ont-ils été invités à prendre part à l'excursion du 7 novembre, à bord du "Lady Grey" ? (rép. à int. Monk) 4012.
Poids et mesures: rapport, (dépôt) 227.
Port-Colborne: élévateur à grain, construction, (rép. à int. Bennett) 501; améliorations, (rép. à int. Bennett) 501.
Port-Maitland, jetée, (rép. à int. Lalor) 507.
Postes: rapport, (dépôt) 227.
Preston, W. T. R.: article publié dans le "London Express", (rép. à observ. Lennox) 3853.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2264.
Québec: développement du port, (rép. à mot. Robitaille) 2673.
Rapports des ministères: dépôt, (rép. à int. Borden) 1224.
Représentation de l'Alberta et de la Saskatchewan dans la Chambre des communes, bill (n° 51) concernant répartition d'icelle et modifiant la loi y relative, 1ère l., 1159; 2e l., 1664; (mot. demandant renvoi à un comité) 1664, (mot. pour étude des conclusions du comité, 5085; en comité, 5840 et suiv., 6953; 3e l., 6954.
Riley, James: est-il encore surintendant des pilotes à Montréal? (rép. à int. Delisle) 3758.
Sénat: vacances, quand seront-elles remplies? etc., (rép. à int. Crocket) 733, 1430, 1523, (rép. à int. Bennett) 1523; (rép. à int. Crocket) 1613; (débat sur observ. Crocket) 1702 et suiv.; réforme du Sénat sera-t-elle proposée au cours de la présente session? (rép. à int. Lavergne) 3284; nomination de M. P. H. Spohn, ancien député, au Sénat, (rép. à int. Bennett) 4810 ;nomination d'un nouveau sénateur, (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Gazette", (rép. à int. Taylor) 4814.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 3.
Solliciteur général: poste vacant, à quand nomination d'un nouveau titulaire? (rép. à int. Foster) 1852, (rép. à int. Borden) 3077.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Spiritueux: falsification, mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4253, 4273 et suiv.
Statuts refondus: dépôt, (rép. à int. Borden) 1431; bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1575 et suiv.
Steamer "Golspie": service, (rép. à int. Boyce) 4181.
Steamer "Neptune": appartient-il à l'Etat? Coût de l'usage, (rép. à int. Reid) 3755.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours) 4911.
Subsides : discussion, fixation d'une date, (mot.) 226.
Subventions: aux provinces, conférence des premiers ministres, rapport, (rép. à int. R. Smith) 504; documents y relatifs, dépôt, (rép. à int. Borden) 728; (dépôt) 1158; réclamations de l'Ile du P.-E., (rép. à int. McLean) 1856; subventions aux provinces: augmentation, (projet de résolution) 5016, 5017, 5336, débat, 5451 et suiv., quant à l'île du P.-E., (int. Lefurgey) 5242; correspondance, dépôt, (int. McLean) 5244.
Tarif: substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1285; discussion en comité, 3081, annexe A, 3082; annexe B, 3090; annexe C, 3091; amendements: (projet de résolution) 3081 et suiv.; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4429, 4464, 4467, prop. d'amend. Laurier adoptée sur division, 4507.
Taxes provinciales: sur voyageurs de commerce et sur compagnies constituées en vertu de chartes fédérales, quel arrangement à ce sujet lors de la conférence avec les premiers ministres des provinces? (rép. à int. Foster) 4351.
Téléphones: compagnies, pouvoir de les exproprier, (rép. à int. Maclean) 3281.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4881 et suiv.
Traité: entre le Canada et le Japon, bill (n° 23), 1ère l., 832; 2e l., 1596-1601; comité et 3e l., 1601.
Transport: tarif général, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 521, 750, 770.
Travail: rapport (dépôt) 227.
Vacances de Noël: (mot.) 1025, (observ. et mot.) 1114-1115.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (projet de résol. Pringle), débat, 3498.
Voies et moyens: discussion, fixation d'une date, 226.
Yacht "Maisonneuve": usage, (rép. à int. Northrup) 3750.
Yukon: ordonnances du conseil, rendues en 1906, (dépôt) 284; démission du Gouverneur, accusations contre lui, (rép. à int. Lennox) 3074; frontière, détermination, (observ.) 3201.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*

Annuaire statistique: est-il traduit en français et quand cette traduction sera-t-elle distribuée? (int.) 6190.
Assurances: rapport de la commission des, (mot. demandant qu'il ne soit pas imprimé maintenant) 5335; traduction en français, (int.) 8211.
Bateaux traversiers de Québec à Lévis: marché avec la compagnie pour transport des

Lavergne, Armand—*Suite.*

voyageurs de l'Intercolonial, etc., (int.) 6442.
Billets fédéraux: seront-ils imprimés en anglais et en français? (int.) 6191.
Chambre des communes: travaux, préséance des mesures du Gouvt, les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2821 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 6), en comité, 3809 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé, travaux entre Québec et Moncton, (int.) 485; emplacement de la gare de Québec, (mot. pour doc.), débat, 2000 et suiv.; exécution des travaux de construction du chemin, à quels journaux de Québec sont données les annonces à cette fin? (int.) 3284.
Collection héraldique du Canada, envoi à la "Massachusetts Historical Society", de Boston, (int.) 1094.
Colons: allant au Nord-Ouest, prix de passage plus élevé pour ceux de Québec que pour ceux qui viennent de l'étranger, (int.) 3285.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5979 et suiv.
Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, 2e l., 8175.
Conférence coloniale à Londres: date; attitude du Gouvt canadien, (int.) 3282.
Dion, Ulric: emploi, (int.) 7094.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7244.
Explication sur un fait personnel: chez le premier ministre avec délégation de libéraux de Montmagny, 2563; article du "Soleil", 4184.
Explication de M. Dubeau sur un fait personnel, article du "Nationaliste", (observ.) 3969.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculation; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège soulevée par M. Bourassa) 3569 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5625, 5642 et suiv., 5661 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations portées par M. Fowler) 5833.
Fusil Ross: correspondance à ce sujet, dépôt, (int.) 3383, 3661.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l., 3161, 3185 et suiv.; en comité, 3386 et suiv., 3994 et suiv.
Hyman, hon. C. S.: démission, (observ.), débat, 4913 et suiv.; (mot. demandant que le siège soit déclaré vacant) 4915-4916.
Immigration : européenne, prime aux agents, article du "Star", (int.) 4664 ; politique du Gouvernement au sujet de l'immigration, (observ.), débat, 6329 et suiv., abolition des primes, (mot.) 6340, rejetée, 6428 ; loi de la Colombie-Anglaise, véto du Lieutenant-Gouverneur, (int.) 8212.
Imprimerie de l'Etat : M. P. M. Draper nommé prote principal, (int.) 6820.
Intercolonial : M. John Matthews, agent du service des voyageurs, à Québec, parle-t-il français ? (int.) 7094.
Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (projet de résolution), débat, 3759 et suiv.; langue française: respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-

Lavergne, Armand—*Suite.*

pris des mesures à cette fin par le ministère des Postes, et par le ministère des Chemins de fer, (int.) 6188, 6190.
Mariages : bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1re l., 7914 et suiv.
Marier : J. E., emploi, (int.) 7754.
Marine marchande du Canada : bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911 ; quand version française de ces statuts sera-t-elle imprimée ? (int.) 7911.
Marine et Pêcheries : portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (sur observ. Bourassa) 6035.
Monnaie du pays : sera-t-elle frappée en anglais et en français ? (int.) 6191.
Navigation : bill (n° 34) concernant les compagnies de navigation à l'intérieur, 1re l., 915.
Pétrole : bill (n° 97) modifiant loi relative aux primes, impression en français, (int.) 4806.
Postes : augmentation du nombre de facteurs à Québec, (int.) 6810.
Québec : gare sur emplacement du marché Champlain, construction, (int.) 286 ; garnison recrutée en Angleterre, (int.) 3284.
Races anglaise et française : le Gouvt se propose-t-il de travailler à leur rapprochement, en favorisant l'immigration française au Canada ? (int.) 1181 ; propagande en faveur de l'immigration française, agents, etc., (int.) 1605.
Saint-Charles de Caplan : congélateurs de boitte, primes, etc., (int.) 7093.
Sénat : réforme du Sénat, sera-t-elle proposée au cours de la présente session ? (int.) 3284 ; nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Patrie", (int.) 4807.
Statuts refondus : bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1566 et suiv.; traduction de ces statuts en français, (int.) 3283 ; statuts refondus : erreurs de texte, correction, (int.) 5450.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7923 et suiv.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabaska.*

Chemin de fer des Cantons de l'Est, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1158 ; 2e l., 1376 ; comité et 3e l., 2176.
Mariages : bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8063 et suiv.
Postes : appointements des receveurs de la poste dans les campagnes, augmentation, (int.) 6817 ; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7222 et suiv.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*

Chemin de fer terminal d'Ottawa, bill (n° 152) pour autoriser la compagnie du, 2e l., 6563.
Phares (sub.) : agences, loyers et frais imprévus, 6043 et suiv.
Yarmouth : port, (sub.) 6245 et suiv.

Lefurgey, Alfred A., *Prince, I.P.-E.*
Assurances : commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6659 et suiv.
Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6089 et suiv.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest : gravure, etc., (sub.) 7479.
Charlottetown: service de factage, établissement, (int.) 749: propriété Warburton, acquisition pour champ de tir, (mot. pour doc.) 2668.
Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6095 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1686 et suiv.
Douanes: droits sur voitures de fermes, (int.) 2206.
Edmonton : pavillon pour les immigrants, (sub.) 4169.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3037 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2524.
Forage, (sub.): 3262 et suiv.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège soulevée par M. Bourassa) 3573.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 760.
Homard: reproduction artificielle à la baie d'Egmont, établissement à cette fin, (int.) 750.
Ile du Prince-Edouard: dragage, (int.) 498; communications avec terre ferme pendant l'hiver, (int.) 530, 633, (observ.) 728; wagons automobiles, mise en usage sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int.) 748; vaisseaux naufragés, (mot. pour doc.) débat, 929 et suiv.; construction d'un tunnel, nouvelle enquête à ce sujet, (int.) 977; communication avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1118 et suiv.; hangar à marchandises à Summerside, reconstruction, (int.) 1175; houille de qualité inférieure, employée par le chemin de fer de l'I. du P.-E., (int.) 1184; enquêtes au sujet d'employés du chemin de fer de l'I. du P.-E., rapports, etc., (int.) 1185; affaires du chemin de fer de l'I. du P.-E., (int.) 1863; réclamations de la veuve Wiggins et McNalley, propriété incendiée, (int.) 1864 : (mot. pour doc.) 4601 ; embranchement O'Leary-West-Cape, (mot. pour doc.) débat, 1867 et suiv., 3575; rétablissement des communications par télégraphe, (int.) 1915; maintien des communications, frais, (int.) 2046; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3311 et suiv.,3379 et suiv.; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (observ.) 4014 ; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (int.) 4510; situation des navires faisant le service entre l'île et la terre ferme, (int.) 4817; communications en hiver, (débat sur int. McLean) 5096 et suiv.; chemin de fer, (sub.) 7879 et suiv.
Immigration: circulaires adressés aux agents, (int.) 495; instructions aux agents, et réponses, en 1906, (mot. pour doc.) 600; agents et employés, (sub.) 6913.
Intercolonial: wagons automobiles, mise en usage sur l'Intercolonial, (int.) 748: signaux automatiques McPhee, installation, (int.) 2926.
Middle-County: port, quai, (sub.) 6229.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3264.
Pictou : port et baie, dragage, (int.) 585; droits de port, (int.) 1864.
Pisciculture : établissements, (sub.) 6077 et suiv.
" Quahaug ", (espèce de moule): pêche, règlements à ce sujet, prix, etc., (int.) 1182.
Statuts refondus: distribution dans l'île du Prince-Edouard, (int.) 2206.
Steamer " Empress ", dépêche à son sujet, (int.) 727.
Steamer " G. A. McKeen ": naufrage, (int.) 1186.
Steamer " Sovinto " : naufrage, (int.) 736.
Subventions aux provinces : augmentation quant à l'I. du P.-E., (int.) 5242; quelles subventions accordées depuis la confédération, quels territoires annexés? etc., (int.) 5448; augmentation en 1907, (débat sur projet de résol. Laurier) 5501 et suiv., amend., 5509, rejeté, 5541; subventions aux provinces: augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7931 et suiv.
Summerside: brise-lames, (sub.) 6249 et suiv.

Lemieux, hon. Rodolphe, *Gaspé.*
Acland, Fred. A., traitement, (sub.) 6804.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 172.
Anse-du-Cap: brise-lames, (sub.) 6272.
Assurances: enquête et rapport de la commission des, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comié des impressions) 7197.
Barachois de Malbaie : jetée, (sub.) 6273.
Belleville : bureau de poste, service, plaintes, (rép. à int. Porter) 2050.
Bethany : assistant-receveur de la poste. Qui est-il ? nomination, etc., (rép. à int. Ward) 1186.
Brandon : receveur de la poste, appointements, commis, etc., (rép. à int. Roche) 1608.
Brighton : receveur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Blain) 3539.
Canal de la baie Georgienne, construction, paroles de l'hon. ministre de la Justice, (rép. à int. White) 592.
Cannington : destitution du receveur de la poste, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 520.
Cartes-postales et timbres-poste, faits de mauvais papier, (rép. à int. Martin) 592 ; cartes-postales nuisibles: interdiction, (rép. à int. Walsh) 5446.
Chambre des communes : perfectionnement du service postal, (rép. à requête Maclean) 1427.
Charing-Cross : gare, fermeture, (rép. à observ. Clements) 1148.
Charlottetown: service de factage, établissement, (rép. à int. Martin) 3538.
Centreville: receveur de la poste, disparition, (rép. à int. Wilson) 8000.
Chemins de fer : bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7630 et suiv.
Chemin de fer Père Marquette : procès au sujet de ses employés, loi concernant la main-d'œuvre étrangère, frais, (sub.) 6805.
Compagnie de téléphone Bell : différend avec ses employés, enquête, frais, (sub.) 6805.
Débats, compte rendu officiel : appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8205.
Dépêches: transport entre Havre-aux-Bouches et la gare, (rép. à int. Lancaster) 504; entre la gare et le bateau traversier, à

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Cap-Tourmentin, (rép. à int. Martin) 593 ; transport à l'est de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 1160 ; entre Nicolet et Saint-Grégoire, (rép. à int. Bergeron) 1435; transport par le chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard, marché à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1437 ; transport entre Coldwater et Lovering, (rép. à int. Bennett) 2211 ; entre Victoria-Harbour et la gare, (rép. à int. Bennett) 2212 ; transport a Lansdowne, (rép. à int. Taylor) 2666 ; transport dans le district de Michipocoten, (rép. à int. Boyce) 2923.

Elections : manœuvres frauduleuses de Z. Hall, (rép. à int. Borden) 1099 ; ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6874.

Grèves : grève de Lethbridge ; en voie de règlement, (observ.) 180, (rép. à int. Borden) 287 ; (observ.) 439 ; entrevue du sous-ministre du Travail avec M. Mitchell, (rép. à int. Monk) 506 ; (rép. à int. Foster) 532 ; règlement de la grève, conditions, (rép. à int. R. Smith) 637 ; grèves et clôture des ateliers, (lockouts), bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1070 ; (rép. à observ. Stockton) 1426, 2e l., (rép. à observ. Stockton) 1426 ; 2e l., 3097, 3138 et suiv.; comité, 3188 ; (mot. pour amender le titre du bill) 3188 ; grèves sur chemins de fer, (rép. à int. Clare) 3289 ; grève des téléphonistes à Toronto, télégramme de M. King, (lec.) 3381-3382; bill (n° 36); en comité, 3383 et suiv., 3401 et suiv., 3926 et suiv., 3970 et suiv., 4106 et suiv., 4601 et suiv., 4925 et suiv ; 3e l., 5134 et suiv.; amend. Borden, 5126, rejeté, 5165 ; amend. Armstrong, 5166, rejeté, 5167 ; amendement Lennox, 5169, rejeté, 5170 ; 3e l. et adop., 5172 ; application de la loi concernant les grèves, (explications) 6181 et suiv.; grève des houilleurs de l'Ouest, (explication) 6328, 7755 (rép. à observ. McCarthy) 7098, (rép. à int. Foster) 7287, (débat sur observ. Bole) 7333 et suiv., (rép. à int. Borden) 7514, 7730, (rép. à int. Maclean) 7515 ; (communication) 8060, 8093.

Hampton, N.-E., directeur du bureau de poste intervention dans les élections, (rép. à int. Stockton) 240 ; receveur de la poste, (rép. à int. Borden) 6444.

Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt public, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 824.

Iles de la Madeleine : brise-lames et jetée, (sub.) 6295.

Ile du Prince-Edouard : transport des dépêches par bateaux d'hiver, à qui adjugé ? (rép. à int. Martin) 980.

Immigration : politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6379 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6850 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6911, 6928 et suiv.

Lakeville : bureau de poste, emplacement ; receveur de la poste, etc., (rép. à int. A. A. McLean) 7452.

Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3780 ; langue française : respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-il pris des mesures à cette fin par le ministère des Postes ? (rép. à int. Lavergne) 6188.

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Léopold, Louis, agent en Angleterre pour importation d'ouvriers d'élite au Canada (rép. à int. Sinclair) 4356.

Marine et Pêcheries : portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (rép. à observ. Bourassa) 6035.

Michipocoten, (rép. à int. Boyce) 2923 ; transport entre la rivière au Saumon et Hectanooga, (rép. à int. Boyce) 4761.

Mines : ministère des, création : bill (n° 139) en comité, 7420 et suiv.

McNiven, J. D., traitement, (sub.) 6804.

North-Lake : bureau de poste, emplacement, (rép. à int. Wright) 7451.

Ophir : receveur de la poste, nomination, salaire, etc., (rép. à int. Boyce) 4358.

Orangeville : receveur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Barr) 7452.

O'Rourke, John: emploi, (rép. à int. Crocket) 3538.

Ouvriers : conflits entre patrons et ouvriers, mesure à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1205, 2705.

Périodiques anglais : port, traitement plus satisfaisant aux éditeurs, (rép. à int. Chisholm) 1174.

Pisquid-est : receveur de la poste, destitution, (rép. à int. Martin) 928.

Pointe-au-Père : quai et brise-lames, (sub.) 6280.

Postes : conventions postales entre Canada et Etats-Unis, (rép. à int. Cockshutt) 490 ; messagerie postale, teneur de la législation y relative, (rép. à int. Armstrong) 634 ; sera-t-elle établie dès cette session ? (rép. à int. Sproule) 2418, 2660 ; service de factage à Calgary et à Edmonton, (rép. à int. McIntyre) 637 ; service quotidien des dépêches, (rép. à int. Hughes) 928 ; expédition des dépêches en Angleterre par les steamers " Empress ", (rép. à int. Daniel) 1096 ; contribution spéciale des receveurs de la poste, reçue par le Gouvt, (rép. à int. Chisholm, 1173: augmentation d'appointements des employés du département, (rép. à int. Macdonell) 2363 ; bureaux de poste dans les Cantons de l'Est, combien demandés et combien établis, etc., (rép. à int. Worthington) 2665 ; bureaux de poste sous les prescriptions de l'Acte du service civil, (rép. à int. Porter) 2668, 2929 ; localités pourvues d'un service de factage, (rép. à int. Porter) 2723 ; ministère des Postes, (sub.), administration, 2859 et suiv.; messagerie postale, établissement, agitation dans ce sens au Manitoba, (rép. à int. Schaffner) 2921 ; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (rép. à int. Ward) 2921 ; poste rurale, établissement, correspondance à ce sujet, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 2931; service postal dans le sud-ouest du Manitoba, (rép. à int. Schaffner) 3078 ; (sub.): service postal, 3240 ; service postal extérieur, 3240 ; service postal, (dépenses diverses) 3258 ; service postal du Yukon, 3258 ; coût de recommandation des lettres, depuis quand porté à cinq cents, etc.? (rép. à int. Ward) 3286 ; nombre de lettres recommandées l'année dernière, (rép. à int. Ward) 3287; administration des postes, bill (n° 113) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4759 ; 2e l., comité et 3e l., 7213-7223, amend. du Sénat, 8060 ; appointements des receveurs de la poste, augmentation,

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*
(rép. à int. Lennox et Monk) 5952, (rép. à int. L. Lavergne) 6818, dans les villes, (rép. à int. Taylor) 5952; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (rép. à int. Macdonell) 6706 ; administration centrale, (sub.) 6806 ; receveur de la poste et situation du bureau de poste à Centreville, (rép. à observ. Wilson) 6806 ; augmentation d'appointements aux receveurs de la poste et à ceux qui transportent les dépêches, à la campagne, (rép. à observ. Lennox et Morin) 6808 ; changement de nom des deux bureaux de poste de Qu'Appelle, (rép. à mot. Lake) 6810 ; augmentation du nombre de facteurs à Québec, (rép. à int. Lavergne) 6810 ; taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (déclaration) 6815, entre le Canada et les Etats-Unis, augmentation, (déclaration) 6821 ; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (observ.) 7384 ; un adjoint au sous-ministre des Postes, (sub.) 7906; avancement de M. Hector Verret, (sub.) 7907 ; un secrétaire particulier au ministre du Travail, (sub.) 7907 ; service extérieur des postes, (sub.) 8209; appointements des receveurs de la poste, augmentation, (rép. à int. Lennox) 8000.
Prince-Albert : receveur de la poste, (rép. à int. McCraney) 1605.
Regina : receveur de la poste, (rép. à int. McCraney) 1604.
Sainte-Anne-des-Monts : havre de refuge, (sub.) 6310 et suiv.
Saint-Charles : bureau de poste, indemnité à la directrice pour perte de son mobilier, (rép. à int. Beauparlant) 1662.
Saint-Thimothée : enquête sur administration du bureau de poste, (rép. à int. Bergeron) 2919.
Sociétés industrielles et coopératives, bill (n° 2) y relatif, 2e l., 614.
Southport : receveur de la poste, (int.) 7453.
Stanley, (N.-B.) : receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Crocket) 7755.
Steamer "Empress of Britain" : dernière traversée, quand arrivé à Halifax ? etc., (rép. à int. Roche) 983.
Stonefield : receveur de la poste, démission, (rép. à int. Perley) 1163.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7935 et suiv.
Toronto : hôtel des postes, réparations, (rép. à int. Macdonell) 233.
Transports : engorgement des transports au Nord-Ouest, (rép. à int. McCraney) 6707.
Travail, ministère, (sub.), appointements, dépenses casuelles, 3051 ; impression, papeterie, "Gazette du Travail," etc., 3694 et suiv ; (sub.), ministère, impression et papeterie, y compris "Gazette du Travail," application des lois de conciliation et d'arbitrage, etc., 6803 ; administration centrale, (sub.) 6806.
Vacance, comté de Nicolet, (décl.) 531.
Vaulvognus-Beach : ouverture d'un bureau de poste, (rép. à int. Smith) 1103.
Vieillards : caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3501.
Yukon : fonctionnaires absents, (rép. à int. Blain) 919 ; transport des dépêches, plaintes à ce sujet, (rép. à int. Blain) 921.

Lennox, Haughton, *Simcoe-sud.*
Archives, (sub.): 3053 et suiv.
Assurances: commission des, correspondance, (observ.), débat, 4026; enquête, (mot. pour doc.) 4251; commission, rapport, (débat sur observ. Foster) 6566 et suiv., dépôt du rapport, retard, (mot. de blâme) débat, 7103 et suiv., (présentée) 7111, (rejetée) 7120.
Canal de Chambly: conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7749.
Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (observ. sur mot. Hughes) 516.
Canal de la Trent: partie située entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1993; choix d'une route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, rapport, (observ. sur int. McCarthy) 4994.
Chemins de fer: bill (n° 6), en comité, 3800 et suiv.; bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7638 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'hon. ministre des Chemins de fer et Canaux, (observ.) 5363.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4588 et suiv.: 3e l., 4947 et suiv., amendement, 4953, mis aux voix et rejeté, 4953; est-elle en possession de matériel roulant appartenant au Transcontinental-National? (int.) 5828.
Chemin de fer Manitoba-Radial: bill (n° 46), amendements du Sénat, 5365.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5127 et suiv.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2535 et suiv.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7516, 7584 et suiv., 7603 et suiv., 7693.
Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Life Insurance Company", bill (n° 81) y relatif, (sur mot. pour 3e l., 4704.
Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood, (observ. sur mot. Geoffrion demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842 et suiv.
Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, en comité, 8183 et suiv.
Compagnie de téléphone Bell: différend avec ses employés, enquête, frais, (sub.) 6805.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapp., 5271 et suiv.
Conseil privé: bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2854.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1375.
Denrées alimentaires: falsification, bill (n° 127), en comité, 6447 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2315 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7228 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2539 et suiv.
Epizooties: police militaire des, (sub.) 8036 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. L. G. McCarthy, au sujet du juge puisné de la cour de comté de Simcoe, article du "Northern Advance", (observ.) 4510.

Lennox, Haughton—*Suite.*

Galt: bureau de poste, ameublement, etc., (int.) 744, soumissions, (int.) 1163.
Gaz et électricité: inspection; (sub.) 6813, et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36), pour les prévenir et les régler, en comité, 3384 et suiv., 3429 et suiv., 3942 et suiv., 3972 et suiv., 4606 et suiv., 4926 et suiv.; 3e l., amend., 5169, rejeté, 5170.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7012 et suiv., 7025 et suiv.; démission, (int.) 7385.
Intercolonial, (sub.): ateliers et achat de terrain à Moncton, 7508.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup) 4366 et suiv.
Juges: juges des cours provinciales, bill (n° 61) modifiant la loi à eux relative, 1ère l., 1429, (mot. pour doc.) 2040, 3575.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911.
Marine et Pêcheries: ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6132 et suiv.; ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) : 7897 et suiv.; institutions scientifiques, études hydrographiques, hôpitaux de marine, pêche, primes de pêche, etc., (sub.) 7899.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7416 et suiv., 7456 et suiv.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1534 et suiv.; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3006 et suiv.; 3039 et suiv.
Poids et mesures: inspection, appointements, (sub.) 6811.
Postes: appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int.) 5952 ; (sub.): administration, 2859 et suiv., 2895 et suiv.; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur int. Macdonell) 6706; appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int.) 8000.
Preston, W. T. R., propagande en faveur de l'immigration en Afrique australe, au détriment de l'immigration au Canada, (int.) 3079; article publié dans le "London Express", (observ.) 3849 et suiv., (int.) 5674.
Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7447.
Recensement et statistiques, (sub.) 3061 et suiv.
Statuts refondus: bill (n° 148) modifiant annexe "A", en comité, 6956.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7922 et suiv.
Tarif: discussion en comité, article 1er, 1379; article 71, 4278.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l. et comité, 4894 et suiv., comité, 4939 et suiv., 4958 et suiv., 5023 et suiv.
Yukon: démission du Gouverneur, accusations contre lui, (int. Lennox) 3074, Yukon, bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5177 et suiv.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*

Chemin de fer Transcontinental-National: construction, emploi de Philias Payette, (int.) 3080.
Iles Saint-Pierre et Miquelon: immigrants venant de là, moyens à prendre pour les retenir au Canada, (int.) 5009.

Lewis, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Canada, Terre-Neuve et Etats-Unis, relations internationales, (observ.) 2840 et suiv.; Canada et Etats-Unis, relations, (int.) 6444.
Postes, (sub.): administration, 2861 et suiv.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Budget: exposé budgétaire (débat) 483.
Chemins de fer et Canaux :ministère, administration générale, exposé par l'h. ministre des Ch. de f. et Canaux, (observ.) 5398 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et les régler, 2e l., 3178 et suiv.; en comité, 3464 et suiv., 3949 et suiv., 3972 et suiv., 4110 et suiv.; 3e l., 5162 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2697 et suiv.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1544 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2863.
Tarif de faveur: accordé à la Grande-Bretagne, (avis de mot. pour restrictions à ce sujet) 483-84; 1ère résol.; parag. 5, exception B, 1295; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif en général, et amend. Laurier) 4414, 4429, 4492
Union des "Femmes Missionnaires baptistes", bill (n° 105); remise du droit payé, ($100), mot. à cette fin) 5672.

Loggie, William Stewart, *Northumberland, N.-B.*

Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6091.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2085 et suiv., 6960.
Intercolonial : accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3524.
Poisson: transport et conservation, (sub.) 6110.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1063 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1243 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1265; article 200, 2132.

Macdonald, Edward M., *Pictou.*

Blairmore : village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6795 et suiv.
Cabotage: traités, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1506 et suiv.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2408 et suiv.; bill (n° 6), en comité, 3812, proposition d'amendement, mise aux voix et adoptée, 3813.
Chemins de fer de l'Etat: bill (n° 98) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 1ère l., 3537.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4196 et suiv.

Macdonald, Edward M.—*Suite.*

Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapp., 5276.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse : vacance, (débat sur int. Borden) 4066 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2090 et suiv.
Damen, William A., brevet, bill (n° 8) y relatif, en comité, 1815.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3880.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 3141 et suiv.
Haut-commissaire: bureau, à Londres, (sub.) 7907 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 949 et suiv.; communications avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1121 et suiv.) (débat sur mot. Martin pour doc.) 3378 et suiv.
Intercolonial: système d'annuités pour employés, création, (mot. pour doc.) 1519; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3004 et suiv.; accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3516 et suiv.
Listes électorales: impression, (sur observ. Taylor) 6951.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7854 et suiv.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7215 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2252.
Tarif: discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 900; substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1291; article 196, 2127 et suiv.
Toller, Fred., augmentation d'appointements, (sub.) 7905 et suiv.

Macdonell, Angus Claude, *Toronto-sud.*

Baie d'Hudson: navigation, ports utilisables? (int.) 2658.
Blairmore: village, emplacemnt, débat sur observ. et mot. Lake) 6726 et suiv., 6730 et suiv., 6743 et suiv.
Canada: actif portant et actif ne portant pas intérêt, (int.) 4008.
Chambre des communes: (mot. Laurier pour préséance des mesures du Gouvt les lundis) 4413.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7522 et suiv., 7699 et suiv., 8143.
Chemin de fer de Témiscamingue et d'Ontario-nord, correspondance, (mot. pour doc.) 248.
Commerce: avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, est-il dans un état satisfaisant? (int.) 4409.
Compagnies d'assurance : contre l'incendie, chartes, (mot. pour doc.) 249.
Compagnie d'assurance dite "Residential Fire Insurance Company", bill (n° 28) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 3703.
Compagnie dite "Traders' Fire Insurance Company", bill (n° 110), en comité, 5448.
Dépêches: transport à l'est de Toronto, (int.) 1160.
Documents: (mot. pour doc.) 4017.
Elections fédérales: bill (n° 16) modifiant loi de 1900, 1ère l., 633.

Macdonell, Angus Claude—*Suite.*

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2349 et suiv.
Expositions de Toronto et de Sherbrooke: dates, (int.) 2674.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler; 2e l., 3173 et suiv.; en comité, 3388 et suiv., 4109 et suiv., 4654 et suiv., 4929 et suiv.; 3e l., 5160 et suiv.
Halifax: bassins de radoub, abandonnés au gouvernement fédéral par les autorités impériales, (mot. pour doc.) 250.
Immigrants : établissement dans l'Ontario, article du "News", (int.) 4811, 4818.
Intercolonial: achat de tapis, soumissions, (int.) 3754 ; gare à Pictou, construction, (int.) 5011.
Liquidations judiciaires: bill (n° 87) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2417.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5940.
Milice, (sub.): propriétés militaires, 5909 et suiv.; habillements et accessoires, 5912 et suiv.
Navires: construits, enregistrés, subventionnés en Canada, crédits pour défense navale, etc., (mot. pour doc.) 2215.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2675 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3636 et suiv., 3642 et suiv.
Pénitenciers: employés, nombre, salaires, etc., (int.) 2920.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7845 et suiv.
Postes: employés du ministère, augmentation d'appointements, (int.) 2363, 6705.
Propriété littéraire et artistique: bill (n° 83) modifiant loi y relative, 1ère l., 2045.
Réserve navale canadienne: correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2215.
Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8015 et suiv.
Statuts refondus: bill (n° 148) modifiant l'annexe "A", 1ère l., 6059 et suiv.
Tarif: melons, 1969 et suiv.; article 306, 2190 et suiv., article 307, 2193; article 590, 2465 et suiv.; article 603, 2477 et suiv.
Toronto: sinistre maritime dans le voisinage du port, (int.) 8; hôtel des postes, réparations, (int.) 232; port, dragage, brise-lames, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 249; stations de sauvetage, (int.) 505; port de Toronto, profondeur de l'eau, (int.) 928; port, travaux, (sub.) 7178 et suiv.

MacLaren, Alexander F., *Perth-nord.*

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1351.
Hôpitaux de marine, (sub.): 6055 et suiv.
Tarif: article 17, 1399.

Maclean, Alexander K., *Lunenburg.*

Commerce: ministère, (sub.): 7296 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 629; (motion pour renvoi de documents au comité spécial) 2045.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2774 et suiv.

Maclean, Alexander K.—*Suite.*

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company"; examen des livres et des comptes, (int.) 4011; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6020.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33) en comité, 2098.
Culloden: quai, (sub.) 6209.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, etc., (débat sur observ. et amend. Borden) 7062 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3648 et suiv.
Pêche: permission accordée aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans des eaux canadiennes, (avis de motion) 1428, (observ.), débat, 1720 et suiv.
Pictou: dragage, (int.) 1663.

Maclean, William F., *York-sud, O.,*

Adresse en réponse au discours du trône, 62.
Assurances: commission, dépôt de son rapport par l'h. M. Fielding, (observ.) 3844; dépôt des pièces justificatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 4584; allégation contre certains députés, etc., proposition Bourassa, (observ. sur int. Foster) 5422; (débat sur observ. Foster) 6647 et suiv.
Bills d'intérêt privé: pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1984.
Canal Welland: prise d'eau par la "Cataract Power Company", (int.) 1985.
Chambre des communes: travaux, préséance des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2817, les lundis, (observ. sur mot. Laurier) 3660, 4412.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 230, 285; 2e l., 639, 679; comité, 3792; proposition d'amend. Macdonald mise aux voix et adoptée, 3813; bill (n° 7), vente des billets, 1ère l., 285; 2e l., 993, 1025; établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2374 et suiv.; 2405 et suiv.; (observ.) 4512 et suiv.; bill (n° 138) modification de la loi, 1ère l., 5335.
Chemins de fer: vente des billets, (int.) 7514; bill (n° 75), modification de la loi des chemins de fer, en comité, 7620 et suiv.; 3e l., amend., 7643, mis aux voix et rejeté, 7644.
Chemins de fer de l'Etat: offres faites au Gouvt afin d'obtenir droit de parcours sur iceux, (int.) 5953.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario: bill (n° 72), en comité, 4549 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7532 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) y relatif, 2e l., 2919; comité, 4584 et suiv.; 3e l., amend. Bennett, 4998, 5001 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: construction de chemins de fer souterrains à Calgary, (int.) 2363.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, (observ. sur mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2608.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7410 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National: emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2008 et suiv.

Maclean, William F.—*Suite.*

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4196 et suiv.
Compagnie d'assurance Royale-Victoria, sur la vie, bill (n° 37), en comité et 3e l., 2858.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) y relatif, (observ. sur mot. McIntyre pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2606.
Compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 2176.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company, of Canada", bill (n° 164) pour l'autoriser, en comité, 7518.
Compagnie dite "Northern Trust Company", bill (n° 31), en comité, 4137 et suiv.
Compagnie dite "Owen-Sound Bridge and Terminal Company", bill (n° 66), (observ. sur mot. Campbell pour retrait) 3841 et suiv.
Compagnie dite "Prudential Life Insurance Company", bill (n° 163) pour l'autoriser, en comité, 7517.
Conseil privé: bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852 et suiv.
Documents: (mot. pour doc.) 4016.
Douanes: modification de la loi des, (observ. sur projet de résol. Paterson) 5019; loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6974 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., bill (n° 60), 1ère l., 1342; 2e l. et comité, 2302-2312 et suiv., 2315, 2333, 2337, 2340, 2343 et suiv., 2353 et suiv.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3001 et suiv.
Emprunts du Gouvt: échéance prochaine de certains emprunts, (int.) 6564, 7618.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7657 et suiv., 7709 et suiv.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 259 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2981 et suiv.
Grèves et clôture des ateliers (lockouts): bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1071, 1079; en comité, 3385 et suiv., 4119 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7343 et suiv.: (int.) 7515.
Hyman, hon. C. S., démission, télégramme de M. Hyman, (int.) 2816.
Ile du Prince-Edouard: communications télégraphiques avec la terre ferme, (sur observ. Martin) 1345.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (débat sur projet de résol. Aylesworth) 7649 et suiv.
Kermès San-José: ravages, (sur observ. Clements) 2849.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, (observ.) 1899.
Milice: marquage des effets militaires, bill (n° 85) modifiant le code pénal à ce sujet, 1ère l., 2133 et suiv.
Mines: département, création, bill (n° 139), en comité, 7425 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2860 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2258.
Spiritueux: droits de douane et d'accise, quels sont-ils ? (int.) 1093; falsifications,

Maclean, William F.—*Suite.*

mélanges, application de la loi à ce sujet, (int.) 2172 et suiv., (projet de résol.), débat, 4252 et suiv.

Statuts refondus: bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1572 et suiv.; statuts refondus: bill (n° 148) modifiant annexe "A", en comité, 6954 et suiv.

Subventions aux provinces : augmentation, (observ. sur projet de résolution Laurier) 5017.

Tarif : chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4459 ; article 447, 4558 ; ficelle d'engerbage, 1250 et suiv.; substitution des mots "cour suprême," etc.; aux mots "tout tribunal," amend. Fielding, 1273 ; article 4, 1297 ; article 1er, 1379; riz, 1916; macaroni et vermicelle, 1924; foin et paille, 1925 ; tomates fraîches, 1928 et suiv ; article 85, 1937 ; article 86, tomates et autres légumes, 1939 ; article 87, légumes n.a.p., 1941 ; article 101, 1974 ; article 102, 1975 et suiv.; liqueurs mélangées, 2177 et suiv.; article 306, 2191 et suiv.; article 555 ; laine, 2449 et suiv.; article 590, 2473 ; article 592, 2474 et suiv.

Téléphones : compagnies, pouvoir de les exproprier, (int.) 3281.

Toronto : douane, (sub.) 4158 ; salle d'exercice, magasin et casernes, (sub.) 4162.

Vieillards : caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3500.

Macpherson, Robert George, *ville de Vancouver.*

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1879 et suiv.

Chemins de fer : transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (rép. à observ. Maclean) 4515.

Chemin de fer central du Yukon, bill (n° 95) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563 ; 2e l., 2859.

Chemin de fer Transcontinental National : subvention en terres, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2136 et suiv.

Chemin de fer de Vancouver et Coast-Kootenay," bill (n° 67) concernant la compagnie du, 1ère l., 1522 ; 2e l., 1854.

Compagnie d'assurance "Dominion" contre l'incendie, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2856; amendement du Sénat, 4548.

Compagnie de chemin de fer électrique de la Colombie-Anglaise, bill (n° 52) ratifiant convention entre elle, Lord Strathcona, R. B. Angus, etc., 1ère l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 2856.

Compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière, bill (n° 71) la constituant en corporation, 1ère l., 1850 ; comité et 2e l., 2176 ; comité et 3e ., 3703.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2733.

Compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie, bill (n° 131), 2e l., 5420.

Compagnie dite "Prudential Savings Company," bill (n° 80) la constituant en corporation, 1ère l., 1985 ; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3704.

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 839, 852 et suiv.; bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1359 et suiv.

Macpherson, Robert George—*Suite.*

Cour suprême de la Colombie-Anglaise, poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (int.) 744.

Denrées alimentaires : falsification, bill (n° 127), en comité, 6451 et suiv.

Dépenses publiques : (débat sur mot. de blâme Borden) 8074 et suiv.

Fusil Ross : qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3859, 3880.

Or et argent : poinçonnage, bill (n° 137), modifiant la loi y relative, 1ère l., 5420 ; 2e l., 6184 ; comité et 3e l., 7205-7206.

Pêche: permission aux pêcheurs américains de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1779 et suiv., 1839.

Pêcheries : protection, croiseur à cette fin, (sub.) : 6181 et suiv.

Toronto : casernes, (sub.) 4165.

Vancouver : édifice public, bureau de poste, (sub.) 4174.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Assurances : rapport de la commission des, allégations contre certains députés, etc., proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5656 et suiv.

Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 18) modifiant loi de 1898, 1ère l., 680 ; 2e l., 4992, renvoi à comité spécial, 4992.

Bills d'intérêt privé : pétitions, (débat sur mot. Calvert pour lecture et réception) 1982 et suiv.; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues ? (int.) 2041 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2133.

Canal de la Trent : partie située entre lacs Rice et Ontario, plans, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1994 ; choix d'une route du lac Simcoe à la baie Georgienne, rapport, (int.) 4993.

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 618 et suiv.

Chemins de fer : vente des billets, bill (n° 7) modifiant loi de 1903, 2e l., 1021 et suiv.

Chemin de fer de Québec, Montréal et Sud, bill (n° 122) concernant la compagnie du, 1re l., 4992 ; 2e l., 5134.

Chemin de fer du sud de Collingwood : bill (n° 150) afin d'autoriser la compagnie du, 1re l., 6181 ; 2e l., 6390 ; comité et 3e l., 6772.

Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood, (observ. sur mot. Geoffrion demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842.

Explication sur un fait personnel : juge puisné de la cour de comté de Simcoe, article du "Northern Advance", 4509.

Green, Philip D., et al., bill (n° 155) concernant brevets à eux accordés, 1re l., 6318 ; 2e l., 6772 ; comité et 3e l., 7401.

Provinces maritimes : représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2273, (mot. pour ajournement du débat) 2274, mise aux voix et adoptée, 2274-2275.

Tarif : article 10, 1308.

McCarthy, Maitland Stewart, *Calgary.*

Arpentages : bill (n° 59), en comité, 3577.

Blairmore : village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6746.

McCarthy, Maitland S.—*Suite.*

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1876.
Chemins de fer : octrois en terres, (mot. pour doc.) 2668.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (observ.), débat, 2572 et suiv., 2609, 2724 et suiv., motion, 2579, mise aux voix et rejetée, 2812-2813-2814.
Compagnie dite "North Western Trusts and Loan Company", bill (n° 31) la constituant en corporation, 1re l., 832 ; 2e l., 1081 ; comité, 4137.
Cour Suprême de la Colombie-Anglaise, nomination de M. le juge Clements, (int.) 1093.
Gendarmerie à cheval : (sub.) 8056 et suiv.
Grèves et lockouts : bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3413 et suiv., 3932, 3943 et suiv., 4121 et suiv.; grèves des houilleurs de l'ouest, (observ.) 7098.
Guerre sud-africaine : concessions de terres aux vétérans, (int.) 7516.
Irrigation des provinces de l'Ouest : études à ce sujet, (int.) 4596.
Laine : importation, droits et remise de droits depuis 1897, (int.) 1163.
Pâturage : baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3640 et suiv.
Tarif : discussion en comité, article 555 ; laine, 2445 et suiv.
Terres boisées dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise : vendues ou louées, (mot. pour doc.) 1188.
Terres fédérales : non encore cédées au Nord-Ouest, sect. 14, t. 24, r. 1, ouest 2e mérid.? (int.) 1866 ; terres à pâturage, demandes d'affermage, (mot. pour doc.) 2040; bill (n° 21), modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l., 4829 et suiv., 4853 et suiv., 5056.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72), en comité, 4550.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité, 2531 et suiv.; comité et 3e l., 3221 ; amend. du Sénat, 4552.
Petewawa : camp militaire, terrain à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7852 et suiv., 7870, 7874 et suiv.
Transports : rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4244 et suiv.

McCraney, George Ewan, *Saskatchewan.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3685 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et de bateau dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25), 2e l., 1081 ; comité, 3272 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du chemin de fer de la baie d'Hudson, bill (n° 11) la constituant en corporation, 1re l., 534 ; 2e l., 732 ; comité et 3e l., 2531.
Grèves : grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7373.

McCraney, George Ewan—*Suite.*

Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup) 4365 et suiv.
Métis : scrip à eux émis en 1906, leur en sera-t-il émis en 1907 ? (int.) 4600.
Prince-Albert: receveur de la poste, (int.) 1605.
Regina: receveur de la poste, (int.) 1604.
Terres fédérales: bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi y relative, en comité, 4942 et suiv., 4971 et suiv., 5071 et suiv.
Transports: engorgement des transports au Nord-Ouest, (int.) 6706.

McIntyre, Gilbert H., *Perth-sud.*

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 671; bill (n° 4), idem, 2e l., 991 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7555 et suiv.
Chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2531.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7405 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2498 et suiv.; en comité, 2542 et suiv.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3768 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2683 et suiv.
Tarif: article 55, 1413.

McIntyre, W., *Strathcona.*

Chemin de fer d'Athabaska, bill (n° 45) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531; (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2606.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 103) concernant la compagnie du, 1ère l., 4177; 2e l., 4289; comité et 3e l., 4551.
Chemin de fer candien du Nord de Québec, bill (n° 154), (mot. pour discussion en comité, 8135.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) y relatif, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité, 2176; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 2606; comité, 3272; 3e l., 3281.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2634.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple et amend. Knowles) 810.
Immigration: politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6372 et suiv.
Postes: service de factage à Calgary et à Edmonton, (int.) 636.
Tarif: graine de lin, 1396.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4969 et suiv., 5031 et suiv.

McKenzie, Peter H., *Bruce-sud.*
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2503 et suiv.; transport en entrepôts frigorifiques, (débat sur mot. Smith) 5323 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6943.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6073.
Tarif: article 10, 1326; article 55, 1414.

McLean, Angus A., *Queen, I.P.-E.*
Bills d'intérêt privé: combien présentés? application de la règle n° 88, (int.) 743.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6088.
Canaux: recettes et dépenses, (int.) 587.
Chemin de fer Transcontinental National: rails d'acier de 80 livres, fourniture, soumissions, (int.) 7198.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1668 et suiv.
Dragage: dans les Provinces maritimes en général, (sub.) 7192; à Victoria-Harbour et à Crapaud, I.P.-E., coût, etc., (int.) 3075.
Dragueur "W. S. Fielding": creusage à Pictou, (int.) 1663, 1854.
Employés publics: à Ottawa, salaires, (int.) 2208, 2362, 2720, (mot. pour doc.) 2931; employés publics, pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3039 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20) 2e l., 2509.
Flore du Canada: publication d'un ouvrage à ce sujet, (int.) 3263.
Forage, (sub.): pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans canadiens qui y ont pris part, (int.) 7754.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, pont de Hillsborough, coût, (int.) 635; subventions aux provinces, réclamation de l'I. P.-E., à ce sujet (int.) 1856; service télégraphique, interruption, (int.) 1865; communications avec la terre ferme, en hiver (débat sur mot. Martin pour doc.) 3334 et suiv.; communications entre l'Ile et la terre ferme, sont-elles rétablies? (int.) 3662; pêcheries, négociations avec les autorités fédérales à ce sujet, (int.) 4010; réclamation du gouvernement de l'île contre les autorités fédérales: foin, service de steamers, (int.) 5008; communications en hiver, (int.) 5086, 5097 et suiv., (débat); chemin de fer, (sub.): embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, (sub.) 7736 et suiv.
Intercolonial: coussinets, paiements à la Cie Servis, (int.) 2926.
Lakeville: bureau de poste, emplacement: receveur de la poste, etc., (int.) 7452.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5942.
Ostréiculture, (sub.): 6084 et suiv.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3718 et suiv.; édifices du Parlement, agrandissement, 3722 et suiv.; nouveaux édifices publics, 4086 et suiv., 4089 et suiv.; commission d'embellissement, séances, (int.) 7095.
Pêcheries, (sub.): protection, 6080 et suiv., 6140 et suiv.
Point-Prim: quai, construction, (int.) 5180.
Poisson: école de salaison, (sub.); 6099 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2902 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2261.

McLean, Angus A.—*Suite.*
Rustico: remorqueur employé dans le port, (int.) 591.
Southport: receveur de la poste, (int.) 7453.
Steamers, (sub.): service entre le Canada et le Mexique, 7318 et suiv.
Steamers et dragueurs: état relatif à leurs noms, domiciles, départ, etc., (mot. pour doc.) 287.
Subventions aux provinces: correspondance à ce sujet depuis 1901, (mot. pour doc.) 2668, 5244; augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5553 et suiv.; subventions aux provinces: augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adopt.) 7933 et suiv., 7991 et suiv.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6050.
Wallace: carrières, amélioration du chemin de fer qui y conduit, (int.) 2667, (mot. pour doc.) 2930.

McLennan, Angus, *Inverness.*
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6094.
Grand-Etang: chenal, (sub.) 6215 et suiv.
Intercolonial: nouvelle station à Port-Hawkesbury-Junction, circulation entre cet endroit et Point-Tupper, (mot. pour doc.) 3484.
Mabou: port, travaux, (sub.) 6228.
Marble-Mountain: quai, (sub.) 6228.
Pisciculture: établissements, (sub.): 6078.
Port-Hastings: quai, (sub.) 6238.
Postes, (sub.): administration, 2890 et suiv.; service postal, 3254 et suiv.; service postal au Yukon, 3259.

Marcil, Charles (Orateur-suppléant), *Bonaventure.*
Anse-à-l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.), (observ.) 6264, 6267, 6271.
Assurances: rapport de la commission, débat sur observ. Foster, (déc.) 6561, 6587 et suiv., 6644 et suiv.; enquête et rapport, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comité des impressions) 7197.
Chemins à barrières de Montréal, commission des: dettes, recettes et dépenses, (décision sur mot. Monk pour doc.) 529.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5131 et suiv.; amendments du Sénat, (déc.) 6818.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7517.
Chemin de fer Transcontinental-National, (déc. sur mot. Crocket pour doc.) 3237.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) (déc.) 6021.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, (déc.) 2068.
Culloden: brise-lames, (sub.) déc., 6203 et suiv.
Elections: élection contestée, pétition renvoyée, (division Saint-Antoine, Montréal) 1520.
Electricité: bill (n° 60) exportation d'énergie électrique et de certains liquides et gaz, comité, (déc.) 2302.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), (déc.) 2505, 2528; mot. Smith (déc.) 5280.
Hyman, hon. C. S., démission, télégramme de M. Hyman, (lec.) 2816.

Marcil, Charles—*Suite.*
Immigration: agents et employés, (sub.), déc., 6945.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, déc., 8070.
Message de Son Excellence: sanction royale par l'h. juge Girouard, (lec.) 2831.
Port-Arthur: dragage, (déc. sur observ. Conmee) 8122.
Statuts refondus: bill (n° 19) concernant la publication de la version française, en comité, (observ.) 1592.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) déc., 7936.
Tarif: article 17, fromage, graine de lin, etc., (déc.) 1396-1399.

Marshall, David, *Elgin-ouest.*
Ardoise: carrières au Canada, importation d'ardoise, (int.) 1089.
Annapolis: quai de la reine, (sub.) 6195.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 839 et suiv.; bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1352 et suiv, 1362; comité, 1688 et suiv, 2075, 2084.
Dimanche: loi concernant l'observance du dimanche, prohibe-t-elle la distribution des publications américaines pour les écoles du dimanche? (int.) 5181.
Douanes: loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6973.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2526.
Fer, acier et plomb: primes, combien payé à ce titre? (int.) 3074, (mot. pour doc.) 4185.
Gaz et électricité: inspection, (sub.) 6814.
Immigration :agents et employés, (sub.) 6933.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6966 et suiv.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding à cette fin) 7282.
Port-Bruce: travaux, (mot. pour doc) 508.
Port-Bruce, Port-Burwell, Port-Stanley: travaux, (mot. pour doc.) 508, 3383, (int.) 4816.
Port-Burwell: travaux, (mot. pour doc.) 508, (sub.) 7156 et suiv.
Port-Stanley: travaux, (mot. pour doc.) 508; (sub.) 7172.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7222 et suiv.
Tarif: article 48, 1411; article 86, tomates et autres légumes, 1939; article 87, légumes n.a.p., 1942 et suiv.; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944; article 102, 1978; articles 307 et 309, quand seront-ils mis à l'étude? (int.) 2492.
Yukon : administration, traitements et dépenses, (sub.) 6440 et suiv.; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 9197.

Martin, Alexander, *Queen, I.P.-E.*
Agriculture : ministère, changements, (int.) 1440.
Amherst, N.-E.: exposition d'hiver, contribution, (int.) 1441.
Baril-étalon : adoption d'une loi à ce sujet, (int.) 1438.
Belle-Rivière, I. P.-E., jetée, (int.) 501.
Bétail : bétail tuberculeux de la Nouvelle-Ecosse, traitement, (int.) 1439.
Cartes-postales et timbres-poste, faits de mauvais papier, (int.) 592.

Martin, Alexander—*Suite.*
Charlottetown : champ de tir, (int.) 503 ; exposition, contribution, (int.) 1442 ; service de factage, établissement, (int.) 3538.
Compagnie du pont de Québec, bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, 2e l., 8174 et suiv.
Conserves alimentaires : inspection, bill (n° 33), en comité, 1672 et suiv., 2101 et suiv.
Creek Gibson : travaux, (int.) 2659.
Dépêches : transport entre la gare et le bateau traversier, à Cap-Tourmentin, (int.) 593 ; transport par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, marché à ce sujet, (int.) 1437.
Dragueur "Montague": équipage, dépenses, etc., (int.) 3289.
Employés publics : pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (observ. sur projet de résol. Emmerson) 1527 et suiv.; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3036 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 691 et suiv.; bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2515-2520.
Ile Panmure : quai, construction, (int.) 1608.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, expropriation de terrains, paiements, (int.) 486 ; communications avec terre ferme pendant l'hiver, mesures à ce sujet, (int.) 741; tarifs de transport des marchandises par l'Intercolonial, (int.) 742 ; vaisseaux naufragés, (débat sur motion Lefurgey pour doc.) 945 et suiv.; transport des dépêches par bateaux d'hiver, à qui adjugé ? (int.) 980 ; communications avec la terre ferme, (observ.) 1115 et suiv.; communications télégraphiques avec la terre ferme (observ.) 1344 ; wagons électriques sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (int.) 1431 ; importation de fruits, (int.) 1439 ; établissement de stations agronomiques dans l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 1440 ; communications d'hiver, (int.) 1987 ; communications télégraphiques, (observ. sur int. Hughes) 2052 ; navigation d'hiver, service des steamers, (int.) 3287 ; communications avec la terre ferme en hiver, (mot. pour doc.) débat 3290 et suiv.; situation des steamers faisant le service entre l'île et la terre ferme, (int.) 4995 ; embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, (sub.) 7735 et suiv ; chemin de fer, paiements à M. Kitchen, entrepreneur, (int.) 8211.
Immigration : encouragement à l'immigration dans les provinces maritimes, (int.) 741.
Murray-River : quai, construction, (int.) 981.
Pinette, port, dragage, (int.) 239.
Pisquid-est : receveur de la poste, destitution, (int.) 928.
Port-Daniel : jetée, (mot. pour doc.) 753.
Postes, (sub.) administration, 2863, 2907 et suiv.
Praught, Ed., réclamation pour blessures reçues ? (int.) 4599.
Provinces maritimes : représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2227 et suiv.
Québec, (province) : ports et rivières, (sub.) 8215.
Rustico-nord ; brise-lames, (int.) 492.
Sauvetage : stations dans l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 239.
Steamers "Stanley" et "Minto", retirés de la route de Charlottetown-Pictou, raisons, (int.) 2367.

Martin, Alexander—*Suite.*
Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5510 et suiv., amendements, 5525, 5548, rejetés, 5525, 5548 ; adresse à Sa Majesté ; (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7983 et suiv.
Tarif : discussion, article 227, 2184.

Martin, Mederic, *Sainte-Marie, Montréal.*
Assurance: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6586 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8065 et suiv.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding); comment se font les élections à Montréal? 7277.

Martin, Thomas, *Wellington-nord.*
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4197 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2910 et suiv.
Tarif: article 4, 1299; article 10, 1332; article 55, 1415; article 56, 1422; article 292, 2190; article 307, 2194.

Meigs, Daniel Bishop, *Missisquoi.*
Campbell, Narcisse: obtention d'un passage, à l'usage de sa terre, (int.) 585.

Michaud, Pius, *Victoria, N.-B.*
Rivière Allegash: détournement de ses eaux, (int.) 6820.

Miller, Henry Horton, *Grey-sud.*
Alcool dénaturé: loi permettant fabrication, (mot.), débat, 2018 et suiv.
Assurances: rapport de la commission des, allégations contre certains députés, proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5662 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 440 et suiv.
Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company of Canada", bill (n° 81 la constituant en corporation, en comité, 4549.
Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company", bill (n° 29), la constituant en corporation, amendements du Sénat, 4551.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5969 et suiv.
Compagnie dite "Traders' Fire Insurance Company", bill (n° 110) y relatif, en comité, 5447.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2069 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3951, 3959.
Hyman, hon. C. S., démission, (débat sur int. Borden) 3214.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3715 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2899 et suiv.
Sénat: nomination de nouveaux sénateurs, (débat sur observ. Crocket) 1718 et suiv.
Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1236 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1253; article 4, 1300; article 10, 1312; articles 157 et 158, 2109; article 281, (brique réfractaire) 4326; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4461.

Miller, Henry Horton—*Suite.*
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5056.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7906.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*
Anse à l'Ilot: jetée de débarquement (sub.) 6262.
Baie des Sept-Iles: quai, coût, (int.) 4595.
Bassins de radoub, etc., abandonnés à Halifax et à Esquimault, par autorités impériales, dépenses, etc., (mot. pour doc.) 508, (int.) 925, 1093.
Bic: quai à la pointe à Côté, (sub.) 6274 et suiv.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 4166
Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (int.) 1437, 1523.
Casernes : pour les troupes permanentes, (sub.) 4140.
Chemins à barrières de Montréal. commission des: dettes, recettes et dépenses. (mot. pour doc.) 521 et suiv.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5132.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Edmundston, N.-B., (mot. pour doc.) 249.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4198; proposition d'amendement, 4215 et suiv.
Compagnie dite "North Atalntic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. pour doc.) 1106; (avis de mot. pour faire comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5671, (mot. à cette fin), débat, 5955 et suiv., rejetée, 6031.
Conférence coloniale: quand? Le Canada y sera-t-il représenté? etc., (int.) 922; le Gouvt y proposera-t-il un tarif de préférence interimpérial? (int.) 924; le Gouvt y renouvellera-t-il l'offre faite au Gouvt impérial en 1902, au sujet du traitement de faveur? etc., (int.) 924-925; conférence coloniale: programme, (int.) 2720, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 3096.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 848 et suiv., bill (n° 33) à cette fin, en comité, 2063 et suiv.
Dragueur "Galveston": achat, (int.) 594.
Edifices publics, (sub.) 4150; salaires des surveillants, aides, etc., (sub.) 4175.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.
Exportations: exportation d'articles en cuir, du Canada au Royaume-Uni, (int.) 1084.
Fernie: édifice public, (sub.) 4173.
Fleuve Saint-Laurent : chenal, élargissement au Cap Saint-Charles, (int.) 593; travaux au Cap-à-la-Roche, (int.) 595.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (mot. pour doc.) 251.
Gervais, Alphonse: emploi, (int.) 5242.
Grands-Méchins : brise-lames, (sub.) 6287 et suiv.
Granger, Magloire, notaire: emploi, (int.) 5451.
Grève de Lethbridge: entrevue du sous-ministre du Travail avec M. Mitchell, (int.) 505.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l.,

Monk, Frederick D.—*Suite.*

3158 et suiv.; en comité, 3393 et suiv., 3984 et suiv., 4120 et suiv.
Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 4138 et suiv.
Herbes marines: récolte à l'Ile Verte, (int.) 5826.
Ile d'Alma : enlèvement de pierres, (sub.) 6294.
Immigrants : dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139.
Immigration : politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6398 et suiv.
Importations: importation de tissus anglais, augmentation, de 1897 à 1905, (int.) 1082; importation de verrerie de la Grande-Bretagne, augmentation, de 1898 à 1905, (int.) 1084.
Lachute: édifice public, (sub.) 4140.
Lamontagne, Cie : paiements à elle faits, (int.) 3748.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6293.
Le "Soleil", compagnie de publication, paiements à elle faits, (int.) 3748.
Lévis: édifice public, (sub.) 4140.
Medicine-Hat: édifice public, (sub.) 4171.
Montréal: présidence de la commission du port, (int.) 242; annexe à l'hôtel des Postes, achat d'un emplacemnt, (int.) 2301.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (observ.), débat, 1586 et suiv.
Ottawa: édifices publics, aménagement, (sub.) 4155; nouveaux édifices publics, (sub.) 4079 et suiv.
Pilotes: les pilotes de Montréal ont-il été invités à prendre part à l'excursion du 7 novembre 1906, à bord du "Lady Grey"? (int.) 4012; pilotes faisant le service entre Québec et Montréal: nombre, limite d'âge, réduction de leur nombre, (int.) 4599.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf): quai, (sub.) 6297.
Postes: appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int.) 5952.
Quais de l'Etat dans Lotbinière et Portneuf, (sub.) 6294.
Québec: hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4142; édifices militaires, (sub.) 4142 et suiv.; Québec-est, édifice public, (sub.) 4143.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Revenu de l'Intérieur: sous-percepteurs, combien? Leurs noms? etc., (int.) 978.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4091.
Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6307 et suiv.
Saint-Jean, P.Q.; écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4173.
Sociétés industrielles et coopératives, bill (n° 2) y relatif, 1ère l., 92: 2e l., 603; (mot. pour comité spécial) 977; (observ.) 7513.
Sorel: quai, (sub.) 6316.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4271 et suiv.
Statuts refondus: bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1574 et suiv., 1586 et suiv.
Tabac: impôt, la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session? (int.) 6323 et suiv.

Monk, Frederick D.—*Suite.*

Tarif : tarif intermédiaire, participation des pays étrangers à ses avantages, (int.)507 ; modifications au tarif, délégations à ce sujet, (int.) 922 ; tarif, discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 910 et suiv.
Toronto: douane, (sub.) 4161; casernes, (sub.) 4164 ; hôtel des postes, succursale "F", (sub.) 4166.
Traitement de la nation la plus favorisée, acquis et perdu par le Canada auprès des pays étrangers, etc., (int.) 1161.
Trois-Rivières : salle d'exercices militaires, (sub.) 4146.
Vancouver: bureau de poste, (sub.) 4174.
Wood, H. W.,: percepteur de douane à Saint-Jean, N.-B., (int.) 3753.
Yukon: concessions minières à MM. Guggenheimer, de New-York, (int.) 923.

Morin, Jean-Baptiste, *Dorchester.*

Chemin de fer Transconinental-National, entre Québec et Moncton, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 280 et suiv.; tracé entre pont de Québec et frontière du Maine, (mot. pour doc.) 2040; tracé entre pont de Québec et lac Pohonegamook, (int.) 4013.
Grande-Rivière-de-Beaupré: quai, (sub.) 6280.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7365.
Intercolonial: embranchement Drummond, dépenses, (int.) 5243; incendie des ateliers de Moncton, montant des pertes, (observ.) 5367: renforcement des ponts, (sub.) 7735.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 8051 et suiv.
Ottawa : nouveaux édifices publics, (sub.) 4083-4096 et suiv.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1537 et suiv.; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3041 et suiv.
Postes : augmentation d'appointements de ceux qui transportent des dépêches, à la campagne, (observ.) 6808.
Propriétés, rue Sussex et avenue Mackenzie, acquisition par le Gouvernement, (int.) 244, (mot. pour doc.) 508.
Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt.) 7437 et suiv.; bill (n° 169) à cette fin, 2e l., 8175.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4083.
Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6309.
Saint-François, (île d'Orléans): approche du caisson isolé, (sub.) 6313.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*

Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2411 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial, bill (n° 158), en comité, 7529 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc : prolongement Madoc-Eldorado, (int.) 635, 982, 1101, 1169.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2800 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" : enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6009 et suiv.
Documents : dépôt des documents, retard, (observ.) 2851.
Ecoles d'instruction militaire, (int.) 492.

Northrup, William Barton—*Suite.*

Fusil Ross : qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3883, 3892 et suiv.; combien payé jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross ? (int.) 4352, 5182.
Houille : transport à Montréal, (int.) 1436.
Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (observ.), débat, 4358 et suiv., 4398 et suiv.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 8053.
Médailles : commission des, objet, etc., (int.) 6818; depuis quand le lieut.-col. H. Smith a-t-il cessé de retirer paie comme membre de la commission ? etc., (int.) 7451.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7924 et suiv.
Tarif, discussion en comité ; article 219a, 4321.
Yacht " Maisonneuve " ; usage, (int.) 3750

Oliver, hon. Frank, *Edmonton.*

Affaires indiennes: (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 2494.
Agences : en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (rép. à int. Wilson) 1166.
Armée du Salut : envoi d'immigrants au Canada, circulaires à cette fin, (rép. à int R. Smith) 4598.
Arpentages : arpentage des terres publiques du Dominion et arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, bill (n° 59), 1re l., 1339; 2e l., 3189-3191 ; comité, 3191 et suiv., 3576 ; 3e l., 3578 ; arpentages, (sub.) 7459 ; bill (n° 172) concernant l'arpentage des terres publiques du Dominion et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, 1re et 2e l., 7512-7513 ; comité, 7646, 7756 ; 3e l., 7756-7757.
Assiniboïa : registre " A " de cette colonie, le Gouvt va-t-il se le faire remettre, ainsi que d'autres archives, concernant succession Lord Selkirk, etc.? (rép. à int. Broder) 7753. (Voir aussi Lord Selkirk, lettre "L").
Baie Georgienne : petite île Beausoleil, vente à S. D. Pratt, (rép. à int. Bennett) 2924, 3079 ; île Baxter, vente, (rép. à int.) Bennett) 2924 ; île Bone, vente, (int. Bennett) 3078.
Banff : chemins, ponts, sources thermales, etc., (sub.) 7476 ; réserve de Hot-Springs, idem, (sub.) 7482.
Blairmore : village, emplacement, (rép. à int. Herron) 4252, 4764 ; débat sur observ. et mot. Lake) 6746 et suiv., 6787 et suiv.
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur motion Herron pour doc.) 1876; permis de coupe accordés en vertu de l'article 17 du règlement de 1897, (rép. à int. Burrows 7200.
Boston, Robt.: nommé inspecteur d'immigration, (rép. à int. Elson) 2211.
Canada : délimitation de ses frontières, (sub.) 7474.
Canada et Colombie-Anglaise : convention concernant la limite ouest de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, bill (n° 102) la ratifiant, 1re l., 4105 ; 2e l., comité et 3e l., 4805.
Canadiens : agents aux Etats-Unis pour rapatriment des, (rép. à int. Paquet) 1095.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest ; gravure, etc., (sub.) 7478.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

Chemin de fer canadien du Nord : terrains à lui ou par lui réservés, (rép. à int. Roche) 6186
Chemin de fer canadien du Pacifique : choix de 50,000 acres de terrains houillers, (rép. à int. Lake) 4010.
Chemin de fer Transcontinental National : affectation de certaines terres indiennes aux usages des têtes de ligne, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1750 ; concession de terres faites à la compagnie dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Borden) 1849 ; subvention en terres, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2135 et suiv ; droit aux terrains houillers avoisinant sa ligne, (rép. à int. Smith) 6443.
Clôture en fil métallique le long de la frontière internationale, (rép. à int. Clements) 241.
Colons: conditions de l'établissement, inaccomplissement, (rép. à int. Borden) 245 ; colons allant au Nord-Ouest ; prix de passage plus élevé pour ceux de Québec que pour ceux qui viennent de l'étranger, (rép. à int. A. Lavergne) 3285.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, etc., (débat sur observ. M. S. McCarthy) 2579 et suiv., 2763 et suiv.
Compagnie d'irrigation Robins : projet, travaux, achat de terres, (rép. à int. Ames) 1098, 1176-1177-1178; demandes de terrains, (rép. à int. Ames) 499 ; nature du sol, eau, etc., rapport par M. Stewart, (rép. à int. Ames) 2211.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company," correspondance, paiements à elle faits, (rép. à mot. Monk pour doc.) 1108 et suiv.; combien d'Européens ont pris des inscriptions de homesteads d'après leur contrat avec cette compagnie ? etc.; moyens de propagande? etc., (rép. à int. Ross) 1186-1187 ; comptes non arrêtés, indemnités, (rép. à int. Foster) 1990 ; examen des livres et des comptes, (rép. à int. A. K. McLean) 4011 ; (débat sur mot. Monk demandant qu'on fasse comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5960 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan : imposition de ses terres, (rép. à int. Lake) 3479.
Cour d'échiquier : le Roi vs Lyon, McKenzie et al, dépôt du dossier, dans cette cause, 4992.
Documents : dépôt, retard, (rép. à observ. Foster) 3094.
Emplois : emplois de certaines personnes, (rép. à int. Staples) 3081.
Etudes techniques : installations du personnel, agrandissement, (sub.) 6429.
Fort-Saskatchewan : clôturage d'un parc, marché avec M. Lees, (rép. à int. Roche) 735.
Grèves : grèves des houilleurs de l'Ouest, (débat sur observ. Bole) 7355 et suiv.
Hepburn, W. H., emploi, (rép. à int. Herron) 1607, 2367.
Hindous : arrivée et importation au Canada, (rép. à int. Smith) 243.
Homesteads : concession, exécution des conditions, (rép. à int. Walsh) 1985 ; homestead ¼ s.e. section 16, township 28, rang 1, ouest 3e m., inscription : par qui, et quand faite ? etc., (rép. à int. Lake) 2208 ; homesteads ¼ sud-est, sud-ouest et nord-

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

ouest, section 23, township 21, rang 8, ouest 2e m., (rép. à int. Lake) 2209; inscriptions combien d'agents en Allemagne ? etc., (rép. à int. Armstrong) 2048 ; immigration dans les Cantons de l'Est, du 1er juin 1896 au 1er janvier 1906, (rép. à int. Worthington) 2664 ; immigration européenne, prime aux agents, article du "Star," (rép. à int. A. Lavergne) 4665, nouveau contrat, etc., (rép. à int. Bourassa pour doc.) 4764 ; emploi de certains agents, (rép. à int. Taylor) 5826; bill (n° 143) pour modifier la loi relative à l'immigration, 1ère l., 5672; 2e l. et comité, 5888; 3e l., 5892; politique du Gouvernement au sujet de l'immigration, abolition de primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6340 et suiv.; inscriptions de certains homesteads, à qui accordées? exécution des obligations, etc., (rép. à int. Boyce) 5006.

Houille : concessions de gisements au Nord-Ouest, (rép. à int. J. D. Reid) 504 ; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 776 et suiv.

Iles Kaien: titres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4105.

Ile Sainte-Anne : qui l'a louée ? (rép. à int. Clements) 6193.

Iles Saint-Pierre et Miquelon : immigrants venant de là, moyens à prendre pour les retenir au Canada, (rép. à int. Léonard) 5009.

Immigrants : combien arrivés en 1905, (rép. à int. Christie) 591, depuis 1904, (rép. à int. Lake) 1090 ; sur quel nombre a-t-on payé primes aux agents ? (rép. à int. Wilson) 1162 ; combien arrivés depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903 ? (rép. à int. Lake) 1431 ; établissement d'immigrants dans l'Ontario, article du "News", de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 4818 ; agents nommés pour trouver de l'emploi aux immigrants, (rép. à int. Barr) 5015 ; immigrants refusés, rapatriement, (sub.) 7481.

Immigration : circulaires adressées aux agents, (rép. à int. Lefurgey) 495 ; agents employés dans l'Ontario, (rép. à int. Christie) 738 ; suspension d'agents, (rép. à int. Foster) 739 ; immigration dans les provinces maritimes, encouragement, (rép. à int. Martin) 741 ; immigration française, le Gouvernement se propose-t-il de la favoriser davantage, (rép. à int. Lavergne) 1181 ; agents pour les Cantons de l'Est, nomination, (rép. à int. Worthington) 1181, 1444 ; propagande en faveur de l'immigration française, agents, etc., (rép. à int. A. Lavergne) 1605 ; agents en Belgique, combien? (rép. à int. Paquet) 1861 ; agents et employés, (sub.) 6891 et suiv ; frais généraux, (sub.) 7480.

Indiens: instruction, livres, instituteurs, (rép. à int. Armstrong) 2667 ; terres vendues depuis 1896, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 510, (rép. à int. Armstrong) 2927; achat de bestiaux pour eux, (rép. à int. Herron) 1171; terres non encore vendues, superficie, (rép. à int. Armstrong) 3076; vente de terres dans l'Algoma, (rép. à int. Boyce) 3482; Indiens, (sub.): Indiens d'Ontario et de Québec, services médicaux, secours, 7483; Indiens des mêmes provinces, 7490; frais judiciaires, 7495; fonds crédités

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

aux Mississaguas, comté de Peel, 7496; inspection et estimation des bois de service, 7498; Indiens du Nouveau-Brunswick, secours, 7495; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et internats, 7495; achat de terres pour Indiens de Babine, 7497, enquête de Babine, frais, 7489; Indiens de la Nouvelle-Ecosse, surveillance, 7497.

Intérieur: rapport, dépôt, (rép. à int. Wilson) 180, 680; (rép. à int. Borden) 1026; (dépôt) 1158; employés du ministère, occupation et appointements, (rép. à int. Lake) 1860. Ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4379 et suiv.

Irrigation: cession de demandes, (rép. à int. Ames) 1862 ; irrigation des provinces de l'Ouest; études à ce sujet, (rép. à int. McCarthy) 4596.

Just, C. F., suspension, (rép. à int. Foster) 237, 507; traitement, (sub.) 6428.

Litiges: frais, (sub.) 7478.

Malley, John : emploi, (rép. à int. Staples) 3481.

Manitoba : terres marécageuses, louage, transport à la province, (débat sur observ. Staples) 1906 et suiv.

Métis: scrip à eux émis en 1906, leur en sera-t-il émis en 1907? (rép. à int. McCraney) 4600.

Mines: baux hydrauliques annulés, (rép. à mot. Roche pour doc.) 1105.

Montagne du Dauphin, (Riding Mountain) réserve forestière, concession, (rép. à int. Roche) 231.

McGillicuddy, Dan., emploi à Calgary, (rép. à int. Hughes) 6434.

Observatoire astronomique fédéral, (sub.) 7473-7474.

Ouvriers: importés en vertu d'un contrat, article du "Citizen", d'Ottawa, (rép. à int. R. Smith) 920.

Parc Yoho: chemins, etc., (sub.) 7477.

Patrick, J. A. M., emploi, (rép. à int. Barr) 590, 596.

Pâturage: baux, concession, (rép. à int. Ames) 502; baux en vigueur en juin 1906, (rép. à int. Ames) 1099; baux, loyer supplémentaire à défaut de paiement du loyer, (rép. à int. Ames) 1606; bail à J. R. Craig, (rép. à int. Ames) 1862; baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3634 et suiv.; permis de pâturage ou permis de couper du foin dans district de Prince-Albert, à qui accordés, et pour combien de temps? (rép. à int. Bourassa) 7754; (2e rép.) 7917.

Preston, W. T. R., encore à l'emploi de l'Etat, (rép. à int. Foster) 237; propagande en faveur de l'immigration en Afrique australe, au détriment de l'immigration au Canada, (rép. à int. Lennox) 3079; article publié dans le "London Express", (rép. à observ. Lennox) 3850; nouvel emploi, (rép. à int. Wilson) 598; appréciation sur le Canada, dans le "London Express", (rép. à int. Lennox) 5675.

Races anglaise et française: le Gouvt se propose-t-il de travailler à leur rapprochement en favorisant l'immigration française au Canada ? (rép. à int. Lavergne) 1181.

Réserve de Doncaster: division en lots de colonisation, (rép. à int. Desjardins) 5181.

Réserve de Garden-River: ouverture à la colonisation, (rép. à int. Boyce) 2922.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*
Réserve du Lac-Croche: vente d'une partie des terres, (rép. à int. Lake) 5010.
Réserve du lac du Cygne: livrée à la colonisation ? (rép. à int. Staples) 978.
Réserve de Nipissingue: forces hydrauliques, demandes de concessions, (rép. à int. Bennett) 2212; qui a acheté l'angle nord-ouest de la réserve? (rép. à int. Bennett) 2924.
Réserve de la région de Nipissingue: ouverte à la colonisation, (rép. à int. Boyce) 7450.
Réserve des Six-Nations: écoles, (rép. à int. Lalor) 495.
Saunders, B. J., emploi, (rép. à int. Ames) 500.
Shephard, Arthur: agent d'immigration, (rép. à int. Staples) 3480.
Terres fédérales : destitution d'agents et de sous-agents, (rép. à int. Hughes) 240; au nom de qui est inscrit le ¼ n.-e. sect. 2, towns. 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien? (rép. à int. Ames) 502; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 1ère l., 727; terres retirées des réserves d'abreuvoir, qu'en a-t-on fait ? (rép. à int. Ames) 981; terres occupées par colons n'ayant pas rempli conditions, (rép. à int. Borden) 1082; ¼ sud-est, sect. 2, towns. 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, (rép. à int. Ames) 1176; terres marécageuses près du lac Manitoba, louées, (rép. à int. Schaffner) 1436; terres non encore cédées, au Nord-Ouest, sect. 14, t. 24, r. 1, ouest du 2e mérid., (rép. à int. M. S. McCarthy) 1866; concessions B et L, et 176, townships 1 et 7, municipalité de Surrey, C.-A., par qui détenues? (rép. à int. Sproule) 2214; choix des terres de la vallée de la rivière de la Paix, (rép. à int. Borden) 2720: terres vendues dans le district d'Algoma, etc., (rép. à mot. Boyce pour doc.) 4252 ; terres réservées pour abreuvoirs dans le district de Lethbridge, (rép. à int. Herron) 4354; bill (n° 114) tendant à autoriser l'échange de certains terrains, 1ère l., 4759; 2e l., comité et 3e l., 5872-5874; bill (n° 21) modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l. et comité, 4819, 4840, 4939 et suiv., 4957 et suiv., 5020 et suiv.; l'h. ministre de l'Intérieur fera-t-il adopter ce projet de loi au cours de la présente session? (rép. à int. Barr) 6038; titres de certains terrains, émission, (rép. à int. Lake) 5012 ; concessions promises aux Doukhobors, (rép. à int. Lake) 5953; vente de terres dans le district d'Algoma, (rép. à int. Boyce) 6191; terres fédérales, protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7469.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 76) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1851; 2e l. et comité, 2559; 3e l., 2560: appointements et dépenses diverses, (sub.) 7476.
Transports : encombrement dans l'Ouest, frais, (sub.) 7481-7482.
Wagner, Philip, encore à l'emploi de l'Etat, (rép. à int. Foster) 237.
White, Fred.: commissaire des Territoires du Nord-Ouest, traitement, (sub.) 7476.
White, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6432.
Yukon: fonctionnaires absents, (rép. à int. Blain) 919, 1100; concessions minières, décision du ministère à ce sujet, (rép. à int. Roche) 920; l'Indien Tagish Charlie est-il le premier homme qui ait découvert de l'or au Yukon et le Gouvt lui a-t-il donné, pour cela, une récompense de $5,000? (rép. à int. Chisholm) 922; concessions minières à MM. Guggenheimer, de New-York, (rép. à int. Monk) 923; commissaire et sous-commissaire de l'or, et employés de leur bureau, qui sont-ils? (rép. à int. Roche) 1175; concessions minières, combien, et par qui détenues ? (rép. à int. Roche) 1610, révocation, (rép. à int. Blain) 3539; M. J. D. McGregor, inspecteur des licences, (rép. à int. Foster) 4350; concession de terres de la couronne à White-Horse, (rép. à int. Foster) 4351 ; bill (n° 109) ayant pour objet de modifier la loi relative au Yukon, 1ère l., 4582; 2e l. et comité, 5173: comité, 5845 et suiv.; 3e l., 5871; loi minière, bill (n° 135) ayant pour objet de la modifier, 1ère l., 5179; 2e l. et comité, 5874-75; 3e l., 5888; amendements du Sénat, 7757, 7792 ; nominations, appointements, nombre d'écoles, etc., (rép. à int. Armstrong) 3746; internats, construction, coût, (rép. à int. Armstrong) 4348 ; Yukon, administration, (débat sur observ. Thompson) 4673 et suiv.; subvention accordée au conseil du Yukon, (explications) 6184 ; administration, traitements et dépenses, (sub.) 6435 et suiv.: ordonnances, ratification, (observ.) 7616, 7755 ; gouvernement, frais, (sub.) 7482.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 125.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité 7573 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7675 et suiv.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1257; article 4, 1299.

Pardee, Fred. F., *Lambton-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, 10.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité, 4549, 4704; 3e l., 4704, comité et 3e l., 5004.
Compagnie internationale de papier, brevet, bill (n° 73) y relatif, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3886.
Compagnie dite " National Accident and Guarantee Company ", bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2856; amendements du Sénat, 4551.
Comptes publics: comité, débat sur sixième rapport) 5240, 5249 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4002 et suiv., 4106 et suiv., 4604 et suiv., 4930 et suiv.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*
Association dite " Masonic Protective Association ", bill (n° 63) y relative, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 4137.
Assurances: commission des, enquête et rapport, traduction et impression en français, 3e rapport du comité des impressions, (mot. pour adop.) 7194 et suiv., (mot. pour modification(7320.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2857.
Compagnie d'assurance British-American, bill (n° 112) y relatif, 1ère l., 4759, 2e l., 5004.
" George E. Smith Lumber Company ", brevet d'invention, bill (n° 10) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; comité et 3e l., 1853.

Paterson, hon. William, *Brant.*

Ardoise: carrières au Canada, importation d'ardoise, (rép. à int. Marshall) 1089.
Assurances: rapport de la commission des, (débat sur observ. Foster) 6591.
Auditeur général: rapport, dépôt, (rép. à int. Foster) 2134.
Bain, John: services spéciaux dans enquête sur tarif, (sub.) 6155.
Batteuses: importation, (rép. à int. Wright) 3753.
Bois: quantité importée en 1905-06, (rép. à int. Bennett) 591.
Bourinot, John C.; Wilson, Wm, et Blair, H. C., sont-ils employés au ministère des Douanes? (rép. à int. Johnston) 6189, 6190.
Budget: exposé budgétaire (débat) 475-76.
Cabotage: existe-t-il traités empêchant parlement canadien de légiférer contre cabotage? (rép. à int. Borden) 1087; traités, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1501 et suiv.; cabotage au Canada, quels pays admis à en jouir? (rép. à int. Foster) 3480.
Chevaux: minimum de valeur, pour fins du tarif, (rép. à int. Elson) 1091.
Commerce: avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, est-il dans un état satisfaisant? (rép. à int. Macdonell) 4410.
Commerce et navigation, tableaux statistiques, dépôt, (rép. à int. Henderson) 7; fautes d'impression, (rép. à int. Daniel) 289, (explication) 438.
Compagnie dite "Chatham Cordage Company", amendes à elle imposées, (rép. à int. Clements) 4189.
Compagnie dite "Standard Chemical Company", (rép. à mot. Robitaille pour doc.) 751; relations avec département des Douanes et celui de l'Intérieur, (rép. à mot. Robitaille pour renseignements) 7732.
Douanes: remboursement de droits, (rép. à mot. Foster pour doc.) 602; droits perçus à Sydney-nord, Sault-Sainte-Marie, Hamilton et Midland, (rép. à int. Sinclair) 1987; droits sur voitures de fermes, (rép. à int. Lefurgey) 2207; ministère des Douanes, (sub.) 2854 et suiv.; bill (n° 134) concernant les droits de douane, 2e l. et comité, 5679 et suiv., 5750 et suiv., 5771 et suiv.; (mot. Fielding pour 3e l., et amend. Borden), débat, 5810 et suiv.; conduite du ministre des Douanes relativement à l'incendie d'une certaine propriété, (rép. à observ. Johnston) 5893; modification de la loi des, (projet de résolution) 5017, 6969 et suiv., bill (n° 165) à cette fin, 1ère l., 6979; 2e l., comité et 3e l., 7728.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2356 et suiv., 4786 et suiv.
Emerson: percepteur des douanes, maintien en fonctions, (rép. à int. Roche) 1611.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 704 et suiv.
Exportations: exportation d'articles en cuir, du Canada au Royaume-Uni, (rép. à int. Monk) 1084; exportation du Canada en Allemagne, chiffre, (rép. à int. Lalor) 1162; exportations de pommes, de foin, de sucre et de sirop d'érable en 1905 et en 1906? (rép. à int. Desjardins) 2666; exportations en 1906, valeur, (rép. à int. Armstrong) 4010.
Fer et acier: primes, combien payé à ce titre? (rép. à int. Marshall) 3074; fer, acier et plomb, production, (rép. à int. Chisholm) 4179; primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7672 et suiv.
Ficelle d'engerbage: machines pour la fabriquer, évaluation, droits, (rép. à int. Reid) 3746.
Fusils Ross: compagnie de, marchés pour fournitures, (rép. à mot. Worthington pour doc.) 754; importation de parties de cette arme, (rép. à int. Worthington) 2925; rapports des commandants au sujet du fusil Ross, (rép. à int. Worthington) 4412.
Grain: exportation, (rép. à int. Daniel) 492; quantité expédiée à Montréal en 1906, (rép. à int. Bennett) 590; grain reçu à Montréal, des lacs Supérieur et Michigan, en 1906, (rép. à int. Bennett) 1082.
Houille: transport à Montréal, (rép. à int. Northrup) 1437.
Importations: au Sault Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce) 500; fruits et légumes importés depuis dix ans, (rép. à mot. E. D. Smith pour doc.) 510; sucre, d'où importé? (rép. à int. Armstrong) 589; importations du Royaume-Uni, (rép. à int. Daniel) 589; fer en gueuse, à quels ports d'entrée déclaré? (rép. à int. Bennett) 733; articles en tricot importés d'Angleterre et d'Allemagne, valeur, (rép. à int. Lalor) 750; articles importés en franchise, de 1902 à 1905, (rép. à mot. Reid pour doc.) 753; importation de tissus anglais, augmentation de 1897 à 1905, (rép. à int. Monk) 1083, (et à int. Foster) 1083; importation de verrerie de la Grande-Bretagne, augmentation, de 1898 à 1905, (rép. à int. Monk) 1084; importation de l'étranger bénéficiant de la préférence britannique, (rép. à observ. Armstrong) 4997; importations par les ports canadiens, valeur, (int. Kemp) 5243.
Industrie et commerce, rapport, (dépôt) 2915.
Instruments aratoires: remise de droits, (rép. à int. Roche) 590; exportation, de 1904 à 1906, (rép. à int. Henderson) 1604.
Jackson, J. B., de Leeds, Angleterre: lettres concernant commerce avec l'Allemagne, (rép. à int. Armstrong pour doc.) 6038.
Laine: importation, droits et remise de droits depuis 1897, (rép. à int. McCarthy) 1164.
Moissonneuses-lieuses: estimation, droits de douane, (rép. à int. Lake) 586.
McDougall, M., services spéciaux dans enquête sur tarif, (sub.) 6157.
Ottawa: observatoire astronomique, (sub.) 3700 et suiv.
Pêcheries: protection, (sub.) 6139 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4021.
Primes à l'extraction du pétrole brut, (rép. à int. Chisholm) 4184.
Poisson: transport, décrets à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 3096.
Poêles: importés au Nord-Ouest, valeur, (rép. à int. Blain) 2366.
Port-Stanley: droits de douane perçus, de 1900 à 1906, (rép. à int. Jackson) 1607.
Ports du Canada: dépenses, (sub.) 6151 et suiv.
Spiritueux: droits de douane et d'accise, quels sont-ils? (rép. à int. Maclean) 1094; falsification, loi à ce sujet, (rép. à int. Maclean) 2174 et suiv.
Sucre: droits perçus en 1905-1906, (rép. à int. Henderson) 1085-1086; importation, de 1902 à 1906, (rép. à int. Lake) 4599.

Paterson, hon. William—*Suite.*

Tarif, discussion, 1ère résolution, 547 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1241 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1250 et suiv.; article 4, 1298 ; article 5, 1303 ; article 1er, 1380 ; article 17, 1382 ; article 25, chicorée, 1409 ; article 35, 1409 ; article 46, 1410 ; article 47, 1410 ; article 55, 1418 ; article 56, 1421 ; riz, 1916 ; sagou et tapioca, 1917 et suiv ; biscuits non sucrés, 1923 et suiv.; tomates fraîches, 1928 ; article 95, 1958 et suiv.; melons, 1970 ; article 102, 1974 et suiv.; articles 151 et 152, 2107 ; article 192, 2115 ; article 196, 2121 ; liqueurs mélangées, 2178 ; article 496, 2204 ; article 631, 2484 ; article 708, 2489 ; article 711, 2490 et suiv.; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491 ; article 39, 4276 ; article 71, 4278 ; article 79, 4279 ; article 135, (sucre), 4283 ; articles 136 (mélasse), 139 (glucose), 141 (sucre candi, etc.), 4316, 4317 ; encollages liquides, etc., 4322 ; article 258, huile de lin, 4323 ; article 300, 4327 ; article 307, marbre et granit, 4327 ; article 326, dames-jeannes, bouteilles, etc., 4330 ; articles 349 et 356, 4331 ; article 355, métal anglais, etc., 4341 ; article 386, acier en barres, etc., 4346 ; discussion en comité, 4402 ; article 403a, 4402 ; article 410, 4403 ; chaînes-hérisson (mot. Logan, amend. Laurier) 4404, 4478 et suiv., 4530 ; article 403, 4535 ; article 445, 4541 ; article 447, 4547, 4554 ; article 448, 4559 ; article 461, 4561 ; article 407, 4562 ; annexe " B ", article 1001, 4564 ; machines importées après le 1er juillet 1906, etc., 4567 ; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568 ; article 1007, 4571 ; acier, etc., 4572 ; articles 1010 et 1013, y compris guipures et franges, pour cercueils, 4574 ; articles 1015, 1015 et 1014, 4576-4577 ; annexe " C," article 1028, 4580 ; sur quatrième résolution, 4582 ; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, 4698 ; articles 611 et 611a, 4719, 4737, 4741.

Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5038 et suiv.

Wood, H. W.: percepteur de douane à Saint-Jean, N.-B., (rép. à int. Monk), 3753.

Yukon : édifices publics, (sub.) 4754.

Paquet, Eugene, *L'Islet.*

Canadiens : agents aux Etats-Unis pour rapatriement des, (int.) 1095.

Immigration : agents en Belgique, combien ? etc., (int.) 1861 ; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (paroles de M. Sam. Hughes), protestation contre icelles, 6566 ; agents et employés, (sub.) 6925 et suiv.

Intercolonial : gare d'Elgin-Road, agrandissement, (int.) 743.

Grèves et lockouts : bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 3e l., 5153 et suiv.

Grose-Ile: quarantaine, yacht pour service de quarantaine, (int.) 4178.

Postes: service postal à Saint-Damase, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile, (Islet), (int.) 744.

Tarif: article 10, 1328 ; droits sur produits agricoles venant des pays étrangers, (observ.) 1328 et suiv.

Parent, Georges, *Montmorency.*

Immigrants: admis dans la milice canadienne, (int.) 2719; (mot. pour doc.) 3290.

Perley, George H., *Argenteuil.*

Alcool dénaturé: loi permettant fabrication, (observ. sur mot. Miller) 2035 et suiv.

Compagnie dite "Provincial Wrecking Company", paiements à elle faits, (int.) 2928.

Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2103.

Cunning-Cove : quai, chemin y conduisant, (int.) 2928.

Eskasoni: quai, (sub.) 6207.

Greece's-Point: quai, bateaux qui s'en sont servis? (int.) 2658.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3993 et suiv.

Lachute: édifice public, construction, retard, (int.) 1163.

Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7388 et suiv.

North-East-Harbour, N.-E.: construction, (mot. pour doc.) 2931.

Postes, (sub.): administration, 2902; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7221.

Quais: quai à Hull, utilité, recettes, (int.) 2207; quai aux lacs Nomininge, combien construits? (int.) 2207.

Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7434 et suiv.

Stonefield: receveur de la poste, démission, (int.) 1163.

Swim: quai, gardien, (int.) 2921.

Tarif: article 18, beurre, 1407; articles 157 et 158, 2108; article 2112; article 196, 2116 et suiv.

Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4859 et suiv., 4895 et suiv.

Pickup, Samuel W. W., *Annapolis.*

Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 6194.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Assurances: commission d'enquête, dépôt de son rapport, (int.) 2999; impression des dépositions, (int.) 3091-3092; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4033; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6611 et suiv.

Belleville: salle d'exercice, achat de terrain, (int.) 1446; dragage, (int.) 1447; mur de revêtement, construction, (int.) 1447; bureau de poste, service, plaintes, int.) 2049; port, recettes et dépenses, reddition de comptes par la commission du port, (int.) 2361; mur de revêtement, contribution du Gouvt, (int.) 2719.

Brighton: receveur de la poste, décès et remplacement, (int.) 3539.

Chemin de fer Transcontinental-National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2164 et suiv.

Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1665 et suiv., 1670 et suiv., 2072 et suiv.

Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2505 et suiv.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4110 et suiv.

Lait: inspection et vente, bill (n° 84) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2045.

Porter, Edward Guss—*Suite.*

Postes: bureaux de poste sous les prescriptions de l'Acte du service civil, (int.) 2668, 2929; localités pourvues d'un service de factage, (int.) 2722.

Quinté Bass Pond: dépenses qu'on y a faites, (int.) 3285, 3539.

Tarif, discussion en comité: article 170, brochures-indications, 4320; articles 349 et 356, 4331; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, 4701; discussion, article 184, 2114 et suiv.

Vieillards : caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3503.

Yukon: loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5886 et suiv.

Power, William, *Québec-ouest.*

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169), pour autoriser prêt d'argent à elle, en comité, 8190 et suiv.

Pringle, Robert A., *Stormont.*

Damen, William A., brevet d'invention, bill (n° 8) y relatif, en comité, 1806 et suiv.; amendement, 1806, retiré, (M. Bergeron), 1853.

Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1542 et suiv.

Tarif: discussion en comité, article 524, 2436 et suiv.

Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (projet de résol.), débat, 3485.

Ratz, Valentine, *Middlesex-nord.*

Chemin de fer Huron et Ontario, bill (n° 55) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2531.

Reid, John D., *Grenville.*

Anse-à-l'Ilot: jetée, (sub.) 6270 et suiv.

Auditeur général: rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 3575.

Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6086 et suiv.

Canal de Chambly (port de Saint-Jean), sub.): 5781 et suiv.

Canal de Cornwall: administration, (obsev.) 5344.

Canal de la Trent: construction d'un chemin traversant le ruisseau McLaren, (sub.) 7883 et suiv.

Canal Welland: élévateur à Port-Colborne, (sub.) 7744.

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 627 et suiv.

Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1154 et suiv.

Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2401 et suiv.

Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale exposé par l'h. ministre des Chemins de fer et Canaux, (observ.) 5344, 5352 et suiv., 5368 et suiv., 5377, 5407 et suiv.

Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7565 et suiv.

Collingwood: port, travaux, (sub.) 7126 et suiv.

Documents: (mot. pour doc.) 4016.

Douanes : remise de droits, (mot. pour doc.) 602.

Reid, John D.—*Suite.*

Ficelle d'engerbage: machine pour la fabriquer, évaluation, droits, (int.) 3746.

Fleuve Saint-Laurent: travaux à l'entrée du canal des Galops, (sub.): 7742 et suiv.

Houille: concessions de gisements au Nord-Ouest, (int.) 504.

Immigration: agents et employés, (sub.) 6892 et suiv.

Importations: articles importés en franchise, de 1902 à 1905, (mot. pour doc.) 753.

Inspection et vente, bill (n° 162), en comité, 6963.

Intercolonial, (sub.): améliorations le long de la ligne, 7733 et suiv.

Lac Mégantic: jetée, (sub.) 8052 et suiv.

Lavaltrie: quai, (sub.) 6293 et suiv.

Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8072 et suiv.

Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5943; steamer surveillant eaux du nord du Canada, 5944; creusage du Saint-Laurent, 5945 et suiv.

Milice, (sub.): habillements et accessoires, 5919 et suiv.; pension au militaire Mulloy, 5935.

Montréal: avances d'argent à la commission du port, bill (n° 166) à cette fin, en comité, 7783 et suiv.

Ottawa : nouveaux édifices publics, (sub.) 4095 et suiv.; édifices publics, réparations, (sub.) 8042 et suiv.

Phares, (sub.): gardiens, 6040 et suiv.

Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7164 et suiv.

Steamer "Golspie" : naufrage, (débat sur observ. Boyce) 1144.

Steamer "Kestrel" : achat d'approvisionnements, (mot. pour doc.) 1520.

Steamer "Neptune": appartient-il à l'Etat ? Coût de l'usage, etc., (int.) 3754.

Tarif : ficelle d'engerbage, 1272 ; sagou et tapioca, 1922; article 95, 1957 et suiv.; tarif, discussion en comité; article 135, (sucre) 4313 ; article 139 (glucose) 4317; articles 379 et 379a, 4346.

Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4901 et suiv.

Traité: entre le Canada et le Japon, bill (n° 23), 2e l., 1599 et suiv.

Transports : commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1647.

White, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6433 et suiv.

Robitaille, Lorenzo, *comté de Québec.*

Aylesworth, hon. A. B., discours à Wiarton, (int.) 487.

Chemins à barrières de Montréal, commission des: dettes, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 529 et suiv.

Compagnie dite "Standard Chemical Company", (mot. pour doc.) 751; relations avec ministère des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur, (mot. pour renseignements) 7731 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6029 et suiv.

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8165 et suiv.; comité, 8185 et suiv.

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 853.

Robitaille, Lorenzo—*Suite.*
Immigration: politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6412.
Milice: solde des officiers suivant les cours provisoires d'instruction, (mot. pour doc.) 1109.
Québec: développement du port comme port maritime et terminus des chemins de fer, (mot. pour doc.) 2669, 2673.
Spiritueux: conservation en entrepôt durant deux ans, adoption et application de la loi à ce sujet, (mot. pour doc.) 831.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3505.
Tarif: impression des dépositions recueillies par la commission du, (int.) 734; discussion en comité, article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944.

Roche, William, *Halifax.*
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3672.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7410.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse: vacance, (débat sur int. Borden) 4058.
Explication sur fait personnel: imputations de M. Boyce, 7290.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3855, 3859, 3869, 3874, 3879.
Marins canadiens: emprisonnement à Montevideo, (observ. sur int. Borden) 1430.
Pêche : permission aux pêcheurs américains de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ A. K. Maclean) 1803.

Roche, William J., *Marquette.*
Arpentages: bill (n° 59), en comité, 3197 et suiv.
Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6653, 6685 et suiv.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête à ce sujet) 1890 et suiv.
Brandon : receveur de la poste, appointements, commis, etc., (int.) 1608, (mot. pour doc.) 2929.
Chemin de fer canadien du Nord: terrains à lui ou par lui réservés, (int.) 6186.
Chemin de fer Canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : exemption d'impôts, (int.) 1660.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, etc., (débat sur observ. McCarthy) 2590 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1674.
Cour du Banc du Roi au Manitoba: nomination d'un nouveau juge, (int.) 5012.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5755, 5770 et suiv.
Elections: élections de 1904, proclamations affichées dans certains comtés du Manitoba, (mot. pour doc.) 287; ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6866, 6878 et suiv.
Emmerson: percepteur des douanes, maintien en fonctions, (int.) 1611.
Eskasoni: quai, (sub.) 6208.

Roche, William J.—*Suite.*
Fort-Saskatchewan : clôturage d'un parc, marché avec M. Lees, (int. 734, (mot. pour doc.) 831.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7370 et suiv.
Hôpitaux de marine, (sub.): 6056.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 793.
Immigration: des religieux chassés de France, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6857 et suiv.
Instruments aratoires: remise de droits, (int.) 590.
Intercolonial: château d'eau à Gibson, construction, (int.) 3078.
Lac Porter: canal, (sub.) 6237.
Lord Selkirk: acte de transport du résidu de sa succession à la compagnie de la baie d'Hudson, cartes et plans d'arpentage, etc., le Gouvt les a-t-il? (int.) 5673.
Manitoba : terres marécageuses, louage, transport à la province, etc., (débat sur observ. Staples) 1910 et suiv.; extension des frontières, correspondance à ce sujet, depuis dix ans, (mot. pour doc.) 2369, sera-t-il présenté une loi à ce sujet pendant cette session? (int.) 5011.
Mines : baux hydrauliques annulés, (mot. pour doc.) 1105, 1157.
Montagne du Dauphin, (Riding Mountain): réserve forestière, concession, (int.) 231.
Pêcheries, (sub.): inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6066.
Poisson: école de salaison, sub.) 6108.
Postes, (sub.) administration, 2885 et suiv.; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (sur observ. Lemieux) 7384.
Rapides Saint-André: travaux, (sub.) 6177 et suiv.
Recensement et statistiques, (sub.) 3065.
Steamer "Empress of Britain": dernière traversée, quand arrivé à Halifax? etc. (int.) 983.
Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5531 et suiv.
Tarif: article 4, 1302; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4452; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4733.
Terres fédérales: bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4828 et suiv., 4865 et suiv., en comité, 4943 et suiv., 4967 et suiv., 5026 et suiv.
bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5873 et suiv.
White, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6432 et suiv.
Yukon : concessions minières, décision du ministère, (int.) 920; commissaire et sous-commissaire de l'or, et employés de leur bureau, qui sont-ils? (int.) 1174; concessions minières, combien, et par qui détenues? (int.) 1609; hôtel du Gouvt à Dawson, frais d'entretien, etc., (int.) 1611.

Ross, Duncan, *Yale-Caribou.*
Ansley, Sélina Kingan: bill (n° 117) pour lui accorder le divorce, 1ère l., 4925, 2e l., 5004.
Assurances: rapport de la commission des, allégations contre certains députés, etc., proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5594 et suiv., 5660 et suiv.

Ross, Duncan—*Suite.*
Bills d'intérêt privé: (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 7448.
Chemin de fer d'Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise, bill (n° 54) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 3703.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité, 7523 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4586.
Chemin de fer terminal d'Ottawa : bill (n° 152), en comité, 7409 et suiv.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4220 et suiv.
Compagnie d'amélioration des rivières de l'Ouest, bill (n° 58) la constituant en corporation, 1re l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 3703.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" : combien d'Européens ont pris des inscriptions de homesteads d'après leur contrat avec elle, etc., moyens de propagande, etc.? (int.) 1186-1187.
Comptes publics : comité, (débat sur sixième rapport) 5240.
Cour d'appel dans la Colombie-Anglaise : établissement, (int.) 5102.
Electricité : inspection, bill (n° 111), en comité, 7224 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. Clements, absence du comité des chemins de fer, article du "World", de Toronto, (observ.) 4528.
Fowler, M. George W., député, grand propriétaire au Nord-Ouest, allusion, (sur discussion du bill (n° 36) ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves, 3422 et suiv.; (débat sur question de privilège par M. Bourassa), 3570 et suiv.
Fumigation : stations de, (sub.) 3072.
Grèves et lockouts : bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3398, 3422 et suiv., 4121 et suiv., 4607 et suiv., 4936 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7336 et suiv.
Guerre sud-africaine : soldats de la Colombie-Anglaise qui y ont pris part, (mot. pour doc.) 3484.
Hadley, George : bill (n° 118) pour lui accorder le divorce, 1re l., 4925 ; 2e l., 5004.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 815 et suiv.
Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4393 et suiv., 4395.
Milice : transport de tireurs, chaque année, (observ. sur mot. Hughes) 767.
Mines : ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7394 et suiv., 7422 et suiv.
Tabac : remise de droits sur le tabac haché, (int.) 6325.

Schaffner, Frederick Laurence, *Souris.*
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, (observ. sur mot. Herron demandant enquête à ce sujet) 2671.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5732 et suiv., 5768 ; amend. à l'item 445, 5743, rejeté, 5798.
Messagerie postale : établissement, agitation dans ce sens au Manitoba, (int.) 2920.

Schaffner, Frederick Laurence—*Suite.*
Port-Arthur : drague, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8159 et suiv.
Postes : service postal dans le sud-ouest du Manitoba, (int.) 3077 ; (sub.) : service postal, 3246 et suiv.
Tarif : ficelle d'engerbage, 1265.
Terres fédérales : terres marécageuses près du lac Manitoba, louées, (int.) 1436 ; (mot. pour doc.) 1613 ; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4966 et suiv., 5034 et suiv.

Schell, Jacob T., *Glengarry.*
Chemins de fer : transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (débat sur observ. Maclean) 4517.
Chemin de fer des Comtés du Centre, bill (n° 49) concernant la compagnie du, 1re l., 1158 ; 2e l., 1377 ; comité et 3e l., 2857.
Chemin de fer Transcontinental-National : emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. Lavergne pour doc.) 2012 et suiv.
Compagnie du pont de Québec : bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, 2e l., 8174 et suiv.
Petewawa : camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7846 et suiv.
Port-Arthur : dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8162 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6175 et suiv.
Tarif: discussion en comité, article 615, 2481 et suiv.; article 1014, 4578.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4240 et suiv.

Schell, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Chemin de fer central du Canada, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377: comité et 3e l., 2176.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 705 et suiv.; transport en entrepôts frigorifiques, (débat sur mot. Smith) 5309 et suiv.; établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2504.

Sifton, hon. Clifford, *Brandon.*
Territoires ou districts: formation ou changement de limites, (mot. pour doc.) 249.

Sinclair, John H., *Guysborough.*
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6093.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 621 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2095 et suiv.
Douane: droits perçus à Sydney-nord, Sault-Sainte-Marie, Hamilton et Midland, (int.) 1986.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2549 et suiv.
Eskasoni: quai, (sub.) 6208.
Goélette "Lena M": naufrage, (mot. pour doc.) 3290.
Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6219.
Hyman, hon. C. S.: démission, loi électorale, (débat sdr observ. et amend. Borden) 7077.

Sinclair, John H.—*Suite.*

Immigration: agents et employés, (sub.) 6920 et suiv.
Léopold, Louis, agent en Angleterre pour importation d'ouvriers d'élite au Canada, (int.) 4356.
Pêche: permis pris par bateaux américains, (int.) 1085; permission aux pêcheurs des Etats-Unis de pêcher dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1837 et suiv.
Phares, (sub.): construction, etc., 6045 et suiv.
Poisson: transport du poisson frais sur l'Intercolonial, (int.) 5004; transport et conservation, (sub.) 6115 et suiv.
Stations agronomiques: essai de l'engrais fabriqué avec du poisson, (mot. pour doc.) 830.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6051.
Travaux publics: dans les provinces maritimes, (mot. pour doc.) 2669.

Sloan, William, *Comox-Atlin.*

Pêche: permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1751 et suiv., 1839.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4173.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 625 et suiv.
Conserves alimentires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 867; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1347 et suiv.; comité, 1694 et suiv., 2071.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4780 et suiv.; 3e l., 5124.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 709 et suiv.; impression du bill (n° 20), (int.) 1130; bill (n° 20), 2e l., 2523; en comité, 2340 et suiv.; entrepôts frigorifiques, mesures à prendre, (mot.) 5279 et suiv., rejetée, 5334.
Exportations: exportation de produits agricoles, depuis cinq ans, (mot. pour doc.) 508.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2976 et suiv.
Importations: fruits et légumes importés depuis dix ans, (mot. pour doc.) 510.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3713 et suiv.: hôtel des monnaies, 3721; édifices du Parlement, agrandissement, 3725 et suiv.
Produits périssables protection de ces produits sur les steamers, (mot. pour doc.) 3290.
Rivière Thames: inondations, (sur observ. Clements) 2850 et suiv.
Statuts, refondus: communication aux députés, quand? (int.) 498.
Steamers: subventionnés par le Gouvt, (mot. pour doc.) 509; données thermographiques recueillies à bord des steamers, (mot. pour doc.) 509.
Tarif: en comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1037 et suiv.; article 10, 1314; macaroni et vermicelle, 1924; foin et paille, 1925; articles de fleuristes, 1926 et suiv.; arbres, n.a.p., chardons à foulon, 1927; tomates fraîches, 1928 et suiv.; articles 91 et 92, écorces de citron, de limon et d'orange, pommes en baril, 1951 et suiv.; article 95, 1953 et suiv.; article 97, 1968 et suiv.; article 97a, 1969; melons, 1971; article 100, 1972 et suiv.; article 102, 1974 et suiv.; article 135, (sucre) 4290; article 307, 4328; articles 349 et 356, 4341.
Vaulvagnus-Beach: ouverture d'un bureau de poste, (int.) 1103.

Smith, Ernest D.—*Suite.*

Smith, George, *Oxford-nord.*

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 4551.
Tarif: chaînes-hérisson, (mot. Logan, amend. Laurier) 4450.

Smith, Ralph, *Nanaïmo.*

Armée du Salut: envoi d'immigrants au Canada, circulaires à cette fin, (int.) 4596.
Chemin de fer Transcontinental-National: subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2166 et suiv.; droit aux terrains houillers avoisinant sa ligne, (int.) 6443.
Grève de Lethbridge: règlement, conditions, (int.) 637.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3391 et suiv.; proposition d'amend. à mot. Borden pour comité chargé d'étudier moyens à prendre à cette fin, mise aux voix et adoptée, 3815, 3973 et suiv., 4107 et suiv.; 3e l., 5154 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7336 et suiv.
Hindous, arrivée et importation au Canada, (int.) 243.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 818 et suiv.
Immigrants: amenés par de fausses déclarations, M. King envoyé en Angleterre pour faire cesser ces manœuvres, (mot. pour doc.) 3484.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7427 et suiv.
Navigation: aide, sur côte du Pacifique, (int.) 497.
Ouvriers: importés en vertu d'un contrat, article du "Citizen", d'Ottawa, (int.) 919; conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 1213 et suiv.
Phares: sur côte du Pacifique, construction et réparation, (int.) 496.
Sauvetage: postes sur côte du Pacifique, (int.) 496.
Stations agronomiques: salaires des employés, (int.) 2660.
Subventions: aux provinces, conférence des premiers ministres, rapport, (int.) 503.
Vancouver, île: chemin sur côte ouest, (int.) 498; chemin de fer ou route le long des côtes, construction, (mot. pour doc.) 600.
Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5852.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, 79.
Annuaire statistique, (sub.): 3068 et suiv.
Archives, (sub.): 3054 et suiv.
Assurances: commission des, distribution des dépositions des témoins, (observ. sur explications Fielding) 4008; rapport de la commission, allégations contre certains députés, etc., proposition Bourassa à ce sujet,

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

5662; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations portées par M. Fowler) 5833 et suiv.
Bain, John: services spéciaux dans l'enquête sur tarif, (sub.) 6155 et suiv.
Bestiaux: développement de leurs produits, (sub.) 8215 et suiv.
Bills (nos 119, 121 et 125), du Sénat, (observ.) 5085.
Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6085 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 625 et suiv.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest ; gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 666 et suiv.; comité, 3799 ; bill (n° 7), idem, vente de billets, 2e l., 1014 et suiv.; comité permanent, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 7023 ; bill (n° 75) modification de la loi, en comité, 7623 et suiv.
Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, en comité, 5692.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec, bill (n° 154), en comité, 8135.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité, 7560 et suiv., 7597 et suiv.
Chemin de fer le Grand Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4593 et suiv.
Chemin de fer des Mines du Klondyke, bill (n° 38), comité et 3e l., 2857-2858.
Chemin de fer Québec-Oriental : bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5130 et suiv.
Chemin de fer terminal d'Ottawa : bill (n° 152), en comité, 7404 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2148 et suiv.
Chien de mer : usines pour réduction, (sub.) 6097 et suiv.
Code pénal : bill (n° 136), modification, en comité, 7386 et suiv.
Collingwood : port, travaux, (sub.) 7130 et suiv.
Comités des ordres permanents : 4e rapport, (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2360.
Compagnie de chemin de fer et de bateau dite Lac Long et Saskatcheuan, bill (n° 25) y relatif, (observ. sur mot. McIntyre pour renvoi au comité des Chemins de fer et Canaux) 2607.
Compagnie dite : "Jordan Light, Heat and Power Company," ; bill (n° 115), sur mot. German pour comité, 7910.
Compagnie dite "Nichols Copper Company," bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" ; enquête, (débat sur mot Monk demandant qu'on fasse comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5965 et suiv.
Compagnie du pont de Québec: bill 'n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8172 et suiv.; en comité, 8181 et suiv.
Conférence coloniale de Londres : présence du premier ministre du Canada, (débat sur int. et observ. Borden) 5433 et suiv.; 5439 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2853 et suiv.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 836 et suiv., 868, bill (n° 33) à cette fin ,en comité, 2068 et suiv.
Cour suprême, (sub.) : édifice, annexe à la bibliothèque, 3742.
Culloden : brise-lames, (sub.) 6204.
Denrées alimentaires : falsification, bill (n° 127), 2e l., et comité, 6446 et suiv.
Douanes, administration, (sub.) : 2856 ; bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5793 et suiv.; modification de la loi : (observ. sur projet de résol. Paterson) 6971 et suiv.
Electricité : bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2358 ; 3e l., 5110, amend., 5110, rejeté, 5114 ; inspection, bill (n° 111), en comité, 7229 et suiv.
Employés publics : pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 2041 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 681 et suiv.; entrepôts frigorifiques : transport dans iceux, mesures à prendre, (observ. sur mot. Smith) 5280, 5293 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7664 et suiv.
Ficelle d'engerbage ,fabrication: bill (n° 174), amend. du Sénat, 8213.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 267 et suiv.
Fromage: établissements pour la maturation, combien, où situés, coût ? etc., (int.) 979, (mot. pour doc.) 1187-1188.
Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7900 et suiv.
Fumigation: stations de, (sub.) 3069 et suiv.
Glace-Bay: port, (sub.) 6210.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l., 3124 et suiv., 3146 et suiv.; en comité, 3418 et suiv., 4614 et suiv.; application de la loi concernant les grèves, (débat sur explication Lemieux) 6184; grèves des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7345 et suiv.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre: bureau du, appointements et dépenses, (sub.) 3051.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 773, et amend. Knowles, 826.
Hyman, hon. C. S.,: démission, correspondance, (mot. pour doc.) 3744; démission, loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7062.
Immigration: bill (n° 143) pour modifier loi y relative, en comité, 5890 et suiv.; politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et motion Lavergne) 6348 et suiv., 6424 et suiv.
Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7491 et suiv.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6963.
Intercolonial: travaux, de 1897 à 1906, (mot. pour doc) 2931; accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3524.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4394 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Inverness-Mines: port, (sub.) 6224.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3774, 3780, 3785 et suiv.
Little-Current: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7145 et suiv.
Lion-Head: poste de sauvetage, (observ.) 974.
London: nouveaux magasins, (sub.) 4153.
Lord Aylmer: démission, (observ. sur int. Hughes) 6321 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 5937; steamers et brise-glaces, 5938; sauvetage, 5939; creusage du Saint-Laurent, 5945 et suiv.; réorganisation de la comptabilité, 6126 et suiv.
Meaford: port, (sub.) 7153 et suiv.
Messagerie postale: sera-t-elle établie dès cette session? (int.) 2418, 2660.
Milice, (sub.): soldes et allocations, 5818 et suiv.; milice, (sub.): levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5895 et suiv.; provisions et fournitures, 5934.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7387 et suiv., 7418 et suiv.
Montréal: commission du port ,avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding à cette fin) 7276 et suiv.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
Ordres permanents: comité des, 7e rapport, (observ. sur mot. Grant pour adop.) 6563.
Ostréiculture, (sub.) 6084 et suiv.
Ottawa, (sub.): construction de nouveaux édifices, 3738 et suiv.; édifices du Parlement, annexe à l'édifice de l'Est, (sub.): 4078 et suiv.; nouveaux édifices publics, (sub.) 4087 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2699, 2706 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 4155.
Pêcheries: réclamations des provinces à ce sujet, (sub.) 6148.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1538 et suiv.
Peterborough: salle d'armes, (sub.) 4156.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7863 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4018 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6068 et suiv.
Poisson: école de salaison, (sub.) 6107 et suiv.; transport et conservation du poisson, (sub.) 6111.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8146 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6160 et suiv.
Port-Hood: port, travaux, (sub.) 6242 et suiv.
Postes, (sub.) administration, 2859 et suiv.; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur mot. Macdonell) 6706; service extérieur, (sub.) 8209.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2241 et suiv.
Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7444 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Recensement et statistiques, (sub.) 3058 et suiv.
Représentation : Alberta et Saskatchewan, répartition, etc., bill (n° 51), en comité, 5844.
Sainte-Catherine: édifice public, (sub.) 4156
Simcoe: édifice public, (sub.) 4158.
Spiritueux: mélanges, application de la loi. (débat sur projet de résol. Maclean) 4264.
Statuts refondus: bill (n° 19), publication de la version française, en comité, 1555 et suiv., 1559 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 6123.
Stratford: salle d'armes, (sub.) 4158.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5462 et suiv., 5548 et suiv., adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7921 et suiv.
Tarif, discussion, 1ère résol., 552; 5e résol., parag. (b), 874 et suiv.; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1947; article 95, 1957 et suiv.; articles 157 et 158, 2109; article 196, 2117 et suiv.; article 306, 2192 et suiv.; monnaie anglaise, canadienne et étrangère, 2198; tuyaux ou tubes en fer ou en acier, 2200; article 444, 2202; article 463, 2203; discussion en comité: article 39, 4276; article 70, 4277; mûres, groseilles, framboises, fraises, etc., 4282; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4490; article 433, 4540; article 445, 4541; roulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4569; article 1013, y compris guipures et franges pour cercueils, 4575; article 1014, 4577; annexe "C", article 1028, 4580 ; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4729.
Terres fédérales: concessions B. et L., et 176, townships 1 et 7, municipalité de Surrey, C.-A., par qui détenues? (int.) 2213; bill (n° 21), modification et refonte des lois concernant les terres fédérales, en comité, 5022 et suiv.; bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5872 et suiv.
Toronto: casernes, (sub.) 4163.
Transports: commission des, (débat sur projet de résol. Bennett) 3834.
Travaux publics, de 1897 à 1906, (mot. pour doc.) 2931.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre, (sub.),—(débat sur projet de résol. Fielding) 8219.
Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5174 et suiv., 5845 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5878 et suiv.

Staples, William D., *Macdonald.*
Arpentages, (sub.) 7466 et suiv.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1888 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8044.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5743 et suiv., 5769.
Emplois : emplois de certaines personnes, (int.) 3080.
Malley, John : emploi, (int.) 3481.
Manitoba : terres marécageuses, louage, transport à la province, (observ.), débat, 1899 et suiv., 1908 et suiv.; ports et rivières, (sub.) 7183 et suiv.

Staples, William D.—*Suite.*

Molloy, John P., inspecteur-vétérinaire : emploi, (int.) 6188.
Neepawa : édifice public, (sub.) 4747.
Réserve du lac du Cygne: livrée à la colonisation? (int.) 978.
Shephard, Arthur : agent d'immigration, (int.) 3480.
Stations agronomiques, (sub.) 8034 et suiv.
Stratton, Ira : receveur de la poste à Stonewall ? (int.) 6188.
Tarif : article 56, 1421 ; article 57, 1423.
Winnipeg, (sub.) : bâtiments pour immigrants, 4748 ; nouvel hôtel des postes, 4748-4749.

Stewart, Robert, *Ottawa.*

Chemin de fer des Qu'Appelle et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2534.
Compagnie dite "Nichols Copper Company", bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.
Morgan, Henry J., situation, mise à la retraite, (mot. pour doc.) 248-49.

Stockton, Alfred Augustus, *ville et comté de Saint-Jean.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 211.
Cabotage : traités y relatifs, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1509 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 620 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : subvention en terres, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2143 et suiv.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 856 ; bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1375 ; comité, 1664 et suiv.
Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2282 et suiv.
Frontière : entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1493.
Fusils : fusils à sous-cible, achat, (int.) 234.
Grèves : bill (n° 36), de M. Lennox, 2e l., (observ.) 1377 et suiv.
Hampton, N.-E., directeur du bureau de poste, intervention dans les élections, (int.) 240.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 799.
Ile du Prince-Edouard : vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 963 ; communications télégraphiques avec la terre ferme, (sur observ. Martin) 1346.
Journaux et imprimés immoraux : transport par la poste, (observ.) 2846.
Naturalisation : bill (n° 22) modifiant loi y relative, 2e l., 1131 et suiv.
Intercolonial : transport des dépêches et des voyageurs à Halifax, laissant de côté le port de Saint-Jean ? (int.) 2275.
Pêche : permission aux pêcheurs des Etats-Unis de pêcher dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1824.
Pensions : à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1533 et suiv.
Provinces maritimes : représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2243.

Stockton, Alfred Augustus—*Suite.*

Steamers : steamers du C.P.R., dépêches et passagers débarqués à Halifax, (mot. pour doc.) 509.
Tarif : ficelle d'engerbage, 1272 ; impôt, 1397.

Sutherland, hon. Robert Franklin (Orateur), *Essex-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, débat, (décision) 159 ; remerciements de Son Excellence pour adresse en réponse au discours du trône, 1080.
Asselin, M., du bureau de poste de la Chambre des communes, promotion, (sub.) 8199.
Assurances: commission des, correspondance, (déc. sur mot. Foster pour doc.) 2420.
Bills : bills (nos 115, 167, 168) etc., (mot. German et Conmee pour discussion en comité par tour de faveur), déc., 7692 ; bills (nos 119, 121 et 125), du Sénat, (observ.) 5085.
Bills d'intérêt privé : pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) déc., 1984 ; 2041 ; peut-on présenter motion ou engager débat au sujet de pétitions non reçues ? (déc. sur int. McCarthy) 2041 et suiv.; (déc. sur mot. McCarthy pour renvoi au comité des ordres permanents), 2133; pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1984 ; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues ? (observ. sur int. McCarthy) 2043.
Blairmore : village, emplacement, (déc. sur observ. et mot. Lake) 6748 et suiv, 6800.
Canal de la Trent ; entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1999 ; décision du Gouvernement de faire aboutir le canal à Trenton et non à Port-Hope, (observ. sur int. Ward) 3744 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., (déc.) 677 ; transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (déc. sur observ. Maclean) 4517.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec, bill (n° 154), comité, (déc.) 8135.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82), y relatif, 2e l., 2919 ; 3e l., (déc.) 4948, sur amend. Lennox, 4953 ; sur amend. Bennett, 5003 et suiv.
Chemin de fer Manitoba-Radial : bill (n° 46) amendements du Sénat, (déc.) 5365.
Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton, motion Crocket pour documents, (déc.) 284.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) décision sur amend. Monk, 4217 et suiv.
Comité des ordres permanents : 4e rapport, (déc. sur mot. Wright pour adop.) 2360.
Compagnie d'irrigation Robins: projet, travaux, achat de terres, (déc. sur int. Ames) 1098.
Compagnie dite "Jordan Light, Heat and Power Company" : bill (n° 115), (déc. sur mot. German pour comité) 7910.
Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company," bill (n° 29), en comité, (déc.) 4552.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" ; enquête, comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre, débat sur mot. Monk à cette fin, (déc.) 5966, (déc. sur observ. Robitaille) 6029.
Compagnie du pont de Québec : bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., (déc. sur observ. Talbot et Robitaille) 8167.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*

Comptes publics : comité des, débat sur 6e rapport, (déc.) 5246 et suiv.
Cour suprême de la Colombie-Anglaise: poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (rép. et déc. sur observ. Aylesworth) 601.
Débats : compte rendu officiel, appointements des traducteurs, augmentation, (sub.) débat, (observ.) 8203.
Débats : publication de la version française, retard, (déc. sur observ. Bergeron) 602 ;
Députés : démission d'un député, 3 ; députés nouveaux, 3, 484, 1428, 5179, 5241 ; députés présentés, 3, 533, 1522, 5241.
Discours du trône, 3.
Elections fédérales : contestées, 1 ; M. Jacques Bureau, solliciteur général, nouvelle élection à Trois-Rivières, bref, 3200 ; élection à London, mandat de " supersedeas," 3381 ; élection de M. Jacques Bureau, certificat, 4176.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher), (déc.), 539, 542, 705.
Explication sur un fait personnel : par M. Burrows, enlèvement de bois pour chauffage, (déc. sur observ. Borden) 2917 et suiv.; par M. Ward, (article du " Globe "), (déc.) 3383.
Ficelle d'engerbage, fabrication : bill (n° 174) amend. du Sénat, (déc.) 8213.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculation ; femmes, libations, rapines, etc., question de privilège par M. Bourassa, (déc.) 3542 et suiv.; (voir aussi "Assurances", lettre " A "), proposition Bourassa à ce sujet, débat, (déc.) 5568, 5595, 5646, 5662 ; mot. Bourassa au sujet des accusations de M. Fowler, (déc.) 5828-5836 ; vote maintenant déc., 5836.
Fromage : établissements pour la maturation, combien, où situés, coût ? etc., (déc. sur int. Sproule) 979.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) déc., 7354, (déc. sur explication Lemieux) 7755; grève de Lethbridge; entrevue avec M. Mitchell, (déc. sur int. Monk) 506 .
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (déc. sur mot. Herron et amend. Knowles) 800.
Hyman, hon. C. S., démission comme député de London, (rép. à int. Borden) 7, 602; (déc. sur mot. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4916, démission de l'h. M. Hyman, (avis reçu) 7448.
Ile du Prince-Edouard: communication avec la terre ferme, (sur observ. Lefurgey) 728; chemin de fer, collision, (déc. sur observ. Emmerson) 1026; communications avec la terre ferme, (déc. sur observ. Martin) 1115, 1125; communications télégraphiques avec la terre ferme, (déc. sur observ. Martin) 1344; communications avec la terre ferme en hiver, (déc. sur mot. Martin pour doc.) 3299, 3308; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (déc. sur int. Lefurgey) 4511; situation des steamers faisant le service entre l'île et la terre ferme, (déc. sur mot. Martin) 4995 et suiv.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, (déc.) 6848 et suiv.
Intérieur, ministère; (sub.): appointements, dépenses, 3051.
Kingston, (Jamaïque): tremblement de terre, (déc. sur observ. Cockshutt) 1663; secours aux victimes, message de Son Excellence recommandant secours de $50,000, (lec.) 1937.
Marine et Pêcheries: portefeuille détenu par l'honorable M. Templeman en l'absence de l'h. M. Brodeur, (déc. sur observ. Bourassa) 6034.
Messages de Son Excellence le Gouverneur général: sanction royale par l'hon. juge Girouard, 2368, 2390, par l'h. juge en chef de la cour suprême, 5335, 5345, 5703; budget, 5814, 6742; budget supplémentaire, 5814, 7412; budget supplémentaire, 8059.
Milice: transport de tireurs, chaque année, (déc. sur mot. Hughes) 767.
McIlbreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (déc. sur amendement Johnston à mot. Crocket pour doc.) 2672.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) (déc.) 2679.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee), déc., 8147.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7814.
Postes: employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (déc. sur int. Macdonell) 6706; receveurs de la poste dans les campagnes, augmentation de leurs appointements, (déc. sur int. Lavergne) 6817.
Preston, W. T. R.: article publié dans le " London Express ", (déc. sur paroles de M. Wilson) 3850.
Prorogation: message de Son Excellence, 8210, 8220.
Québec: développement du port, (déc. sur mot. Robitaille) 2673.
Steamer " Empress ", dépêche à son sujet, (déc sur int. Lefurgey) 727.
Subventions aux provinces: augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.), déc., 7924 et suiv., 7954; subventions aux provinces: augmentation, débat sur projet de résol. Laurier, (décisions): 5511 et suiv.; 5518, 5525, 5548, 5551-5552-5553.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1641 et suiv.; commission, (débat sur projet de résol. Bennett), déc., 3834 et suiv.
Vacances, 2, 533, 3073.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*

Bills (nos 119, 121 et 125), du Sénat, mot. pour 2e l.) 5084; 2e l., 5134.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152) afin d'autoriser la compagnie du, 1ère l., 6181; 2e l., 6563, 6772; comité, 7402, 7516, 7692; 3e l., 7694.
Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton, (sur mot. Crocket pour doc.) 283 et suiv.
Compagnie dite " Lake Superior Power Company ", bill (n° 125) y relatif, 1ère l., 4992; 2e l., 5084, 5134; comité et 3e l., 5760.
Compagnie dite " Live Stock Insurance Company of Canada ", bill (n° 151) afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5983.

Talbot, O. E.—*Suite.*

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8166 et suiv.
Députés: distribution de leurs sièges, (observ.) 6065.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résol. Fisher, (observ.) 542.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3864, 3875, 3881, 3925 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3399, 3956.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, embranchement O'Leary-West-Cape, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 1871.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6848 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6924.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8068, 8071.
Postes: employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur int. Macdonell) 6706.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6837.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4961 et suiv.

Taylor, George, *Leeds-sud.*

Annuaire statistique, (sub.): 3067.
Archives, (sub.): 3055 et suiv.
Canal Rideau: terrains de la réserve, location, (int.) 7093, 7102.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7543, 7597.
Comptes publics: comité, débat sur sixième rapport) 5229 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 861; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1354 et suiv.; comité, 1673 et suiv., 2085.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6463 et suiv.
Dépêches : transport à Lansdowne, (int.) 2665.
Discours du trône: distribution du texte imprimé, retard, (observ.) 6.
Distilleries et brasseries: défense de vendre leurs produits pour consommation locale dans les municipalités où la loi de tempérance est appliquée, pétitions à cette fin, (int.) 4595.
Dragueur "W. S. Fielding": vote du premier crédit pour construction, où construit? etc., (int.) 3287.
Edifices publics: accès dangereux, (observ.) 179.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2328 et suiv., 4778 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7246 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 681 et suiv.; entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5304, 5322 et suiv.
Epizooties : police sanitaire des, (sub.) 8037 et suiv.
Fournitures: achetées de Geo. T. Merwin, (int.) 487; achetées de F. C. Brooks et Cie, (int.) 488; de la 'Canadian Fog Signal Company", (int.) 488; de Thos. Wilson et Cie, (int.) 488; de Charle Strubb, (int.) 489.

Taylor, George—*Suite.*

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3400 et suiv., 4007 et suiv.; grève des houilleurs de l'Ouest, (débat sur observ. Bole) 7360.
Immigration: emploi de certains agents, (int.) 5826; agents et employés, (sub.) 6921 et suiv., 6948.
Intercolonial: service des trains à Rimouski, (int.) 636.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4395 et suiv.
Juges : Manitoba et Colombie-Anglaise, (débat sur projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8002 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, en comité, 8011 et suiv.
Just, C. F., traitement, (sub.) 6428 et suiv.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6293.
Listes électorales: impression, (observ.) 6951.
Magee, M. le juge, retard à rendre jugement dans causes entendues, (int.) 916, 1988.
Marine et Pêcheries : ministère, examen de la comptabilité, (int.) 733.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding, à cette fin) 7282.
Ottawa : édifices publics, réparations, (sub.) 8043.
Ottawa: nouveaux édifices publics, (sub.): 4084 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2703 et suiv.
Phares: service, dépenses, (int.) 487.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7171 et suiv.
Postes: appointements des receveurs de la poste, dans les villes, augmentation, (int.) 5952: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7222.
Québec, commission du port: bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7770 et suiv.
Québec, (province) : ports et rivières, (sub.) 8214.
Réserve de Nipissingue: remise de la réserve en tout ou en partie, (mot. pour doc.) 2669.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4085.
Sénat: nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Gazette", (int.) 4812.
Statuts refondus : distribution de feuillets volants, (int.) 2663.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1059 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1231 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1263; article 17, 1385; article 55, 1414; tomates fraîches, 1931; article 622, 2482 et suiv.; article 135, (sucre) 4300, 4310; article 170, brochures-indications, 4319: encollages liquides, 4323; articles 349 et 356, 4332; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier, 4404, 4505, 4532, article 407, 4562: annexe " B ", article 1001, 4564 ; article 1007, 4571.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discusion) 4229, 4240.
Yukon: démission du gouverneur (M. McInnes), (int.) 2367 ; (n° 109) modifiant l'acte relatif au Yukon, en comité, 5175 et suiv.

Telford, Willlam Patteson, *Grey-nord.*
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2507.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6070 et suiv.

Templeman, hon. William, *Victoria, C.-A., ville.*
Accise: appointements, (sub.) 6811.
Alcool dénaturé, fabrication et vente par le Gouvt (rép. à int. Ganong) 1160.
Alcool méthylique, loyer, appointements, etc., (sub.) 6811.
Biologie: stations biologiques marines, (sub.) 6108.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6085.
Cartes: publication, (sub.) 3263.
Chemin de fer Transcontinental-National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2146 et suiv.
Chien de mer, usines pour réduction, (sub.) 6095.
Commerce: ministère, (sub.): 7291.
Commission géologique, (sub.): 3259.
Compagnie dite "Quebec Coal Company", réclamation au sujet du quai de Québec, (sub.) 6124.
Compagnie dite "Standard Chemical Company": relations avec le département des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur, (rép. à mot. Robitaille pour renseignements) 7732.
Chutes Niagara, carte du Dr Spencer, (rép. à int. Lancaster) 505, 982; frontière entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada, (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1492; (rép. à int. Armstrong) 1659.
Denrées alimentaires: falsification, bill (n° 127) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5085; 2e l. et comité, 6446; 3e l., 6466.
Dion, Ulric: emploi, (rép. à int. A. Lavergne) 7094.
Distilleries et brasseries: défense de vendre leurs produits pour consommation locale dans les municipalités où la loi de tempérance est appliquée, pétitions à cette fin, (rép. à int. Taylor) 459b.
Douanes: loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6978 et suiv.
Electricité: inspection, (sub.) 6811, 6812; inspection, bill (n° 111), 2e l. et comité, 7223 et suiv.; 3e l., 7455.
Exposition ichtyologique du Canada, (sub.) : 6084.
Fleuve Saint-Jean: dragage, (rép. à int. Wilmot) 6819.
Flore du Canada : publication d'un ouvrage à ce sujet, (rép. à int. McLean) 3263.
Forage, (sub.) : pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259.
Frontière : entre Canada et Etats-Unis, délimitation, rapport de M. Daly, dépôt, (rép. à int. Armstrong) 3266.
Gaz : inspection, (sub.) 6811, 6812.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bateau-police à la baie d'Hudson, (sub.) 6124.
Granger, Magloire, notaire : emploi, (rép. à int. Monk) 5451.
Harrison, Thomas : gratification à sa veuve, (sub.) 6137.
Hôpitaux de marine, (sub.) 6054, (voir aussi "Marine", lettre "M").
Levés hydrographiques, (sub.): 6052; steamer à cette fin dans la Colombie-Anglaise, 6054.
Marine et Pêcheries, (sub.) : ministère, réorganisation de la comptabilité, 6124 ; appointements, 7892 ; stations de sauvetage, 7892 ; réorganisation de la comptabilité, 7892 ; entretien et réparations des phares, 7892 ; institutions scientifiques et hydrographiques, 7898 ; hôpitaux de marine, 7898; pêches, primes, etc., 7898.
Mines : création d'un ministère des Mines, bill (n° 139) à cette fin, 1re l., 5420 ; 2e l. et comité, 7387 et suiv.; comité, 7411-7412, 7413 et suiv.; comité et 3e l., 7455-7458.
Musée Victoria : échantillons, (sub.) 3267.
Nicolas, Frank : appointements, (sub.) 3264, 3267.
Ostréiculture, (sub.) 6084.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6065 ; protection des pêcheries, 6080, 6081, 6138; commission des pêcheries, frais, 6118, 6149 ; réclamations des gouvernements provinciaux au sujet des pêcherie, 6148.
Pétrole : primes à l'industrie du, bill (n° 97) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 1re l., 2816 ; 2e l., 4017 ; comité, 4018, 4806 ; 3e l., 4807.
Phares, (sub.) : appointements et allocations aux gardiens, 6038; agences, loyers et frais imprévus, 6042 ; phares et bateaux-feux, 6042 ; construction de phares, etc., 6044.
Pharmacie: spécialités pharmaceutiques, inspection et réglementation, (projet de résol. à cette fin) 2724.
Pisciculture : établissements, (sub.) 6067.
Poids et mesures : inspecteur pour Algoma, (rép. à int. Boyce) 2366 ; inspection, appointements, (sub.) 6811.
Poisson : école de salaison, (sub.) 6099; transport et conservation du poisson, (sub.) 6108.
Remèdes brevetés : inspection et réglementation de la vente des, (projet de résolution) 3578 et suiv.; bill (n° 99) y relatif, 1re l., 3579 ; l'adoption en sera-t-elle proposée au cours de la présente session ? (rép. à int. Bergeron) 4583, 6037.
Revenu de l'Intérieur : sous-percepteurs, combien ? Leurs noms ? etc., (rép. à int. Monk) 978 ; rapport, (dépôt) 1130 ; ministère, (sub.) ; traitement du personnel, 2913 et suiv.
Saint-Charles de Caplan : congélateurs de boitte, primes, (rép. à int. A. Lavergne) 7094.
Sauvalle, Marc : appointements, (sub.) 3267.
Sirop d'érable : mesures prises pour empêcher falsification, (rép. à int. Boyer) 2721.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 6123.
Tabac : droits perçus en 1906, (rép. à int. Henderson) 1661 ; tabac canadien, fabrication, combien de manufactures, quantité fabriquée, etc., (rép. à int. Dugas) 1986; tabac en feuilles, importé des Etats-Unis, (rép. à int. Clements) 2209 ; impôt, (rép. à observ. Clements) 6036 ; tabacs importés et canadiens, timbres sur iceux, (sub.) 6815, 7498 et suiv.
Tarif : discussion, articles 157 et 158, 2109 et suiv.; liqueurs mélangées, 2178 et suiv.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6049.
Yukon : bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5858.

Thompson, Alfred, *Yukon.*
Chemin de fer d'Alaska—Yukon, bill (n° 64) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1522 ; 2e l., 1854.

Thompson, Alfred—*Suite.*

Chemin de fer des mines du Klondike, bill (n° 38) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158 ; 2e l., 1376 ; comité et 3e l., 2857-2858.

Tarif : article 461, 4560.

Yukon : frontière, détermination, (observ.) 3201 et suiv.; blé récolté au Yukon (observ.) 3663 ; administration du Yukon, (observ.) débat, 4665 et suiv.; bill (n° 109) modifiant la loi relative au Yukon, en comité, 5861 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5879 et suiv.; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 8177.

Tisdale, hon. David, *Norfolk.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 206.

Bill d'intérêt privé: pétition, peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues ? (observ. sur int. McCarthy) 2043 et suiv.

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 627.

Chemins de fer : vente des billets, bill (n° 7) modifiant loi de 1903, 2e l., 1004 et suiv.; 1019 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National : travaux, estimation, etc., (int.) 1855.

Collection Newcombe: achat, (sub.) 3265-3266.

Fusils : fusil Ross, qualité, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1456 et suiv.

Gervais, Alphonse : emploi, (rép. à int. Monk) 5242.

Lac Mégantic : jetée, (sub.) 8050.

Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*

Turgeon, Onesiphore, *Gloucester.*

Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6092.

Postes : bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7220.

Transports : commission des, (débat sur projet de résolution Bennett) 1650 et suiv., 3817 et suiv.

Turriff, John G., *Assiniboïa-est.*

Blairmore : village, emplacement, débat sur observ. et mot. Lake) 6719 et suiv.

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête à ce sujet) 1896 et suiv.

Chemin de fer Athabaska-Nord, bill (n° 74) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850 ; comité et 2e l., 2176 ; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2534 et suiv.

Compagnie d'assurance d'Ottawa, sur la vie, bill (n° 121) la constituant en corporation, 1re l., 5084 ; 2e l., 5134 ; comité et 3e l., 6772.

Compagnie de chemin de fer et de bateau dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) en comité, 3276 et suiv.

Compagnie foncière du Sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2653 et suiv.

Compagnie dite " Nichols Copper Company," bill (n° 119) pour prolonger validité de certains de ses brevets, 1ère l., 5084 ; 2e l., 5134.

Compagnie dite " Travellers' Indemnity Company of Canada," bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 5084 ; 2e l., 5134.

Turriff, John G.—*Suite.*

Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5794 et suiv.

Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 758.

Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 800.

Pâturage : baux, concession à des favoris du Gouvernement, (débat sur observ. Herron) 3586 et suiv.

Représentation : Alberta et Saskatchewan, répartition, etc., bill (n° 51), en comité, 5844, 6954.

Tarif : discussion en comité, article 524, 2432 et suiv.; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4447.

Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4906 et suiv., comité, 4945 et suiv., 4968 et suiv., 5022 et suiv.

Verville, Alphonse, *Maisonneuve.*

Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3031.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l., 3168 et suiv.; en comité, 3390, 3941, 3954 et suiv., 3982 et suiv., 4609 et suiv.; 3e l., 5153 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7332, 7353.

Impressions du Parlement: coût depuis six ans, (int.) 5005.

Imprimerie de l'Etat: fonctionnement et administration, (mot. pour doc.) 2215.

Montréal: construction d'un cale-sèche, (int.) 2666.

Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1210 et suiv.

Tarif: discussion en comité, article 524, 2435.

Travail: bill (n° 32) concernant les heures de travail pour l'exécution des travaux publics, 1ère l., 832.

Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3501.

Walsh, Joseph C., *Sainte-Anne, Montréal.*

Comptes publics: comité des, débat sur 6e rap., construction du Transcontinental, 5267 et suiv., amend.; 5271.

Walsh, Robert Nelson, *Huntingdon.*

Cartes postales nuisibles: interdiction, (int.) 5446.

Chemin de fer de Malone à la Pointe-Hopkins, bill (n° 12) concernant la compagnie du, 1ère l., 534; 2e l., 732; comité et 3e l., 2175.

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4213 et suiv.

Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5745 et suiv.

Epizooties: police sanitaire des, (sub.) 8038.

Homesteads: concession, exécution des conditions, (int.) 1985.

Lloy, F. H., condamné au pénitencier, (int.) 3079.

Postes, (sub.): administration, 2885 et suiv.

Tarif :article 4, 1302.

Ward, Henry Alfred, *Durham.*

Canal de la Trent: partie située entre lacs Rice et Ontario, plans, (mot. pour doc.) 1991 et suiv., 1999; décision du Gouvt de faire aboutir le canal à Trenton et non à

Ward, Henry Alfred—*Suite.*

Port-Hope, (int.) 3744; levés du canal, coût, (int.) 4815.

Bethany, Ont., receveur de la poste, qui est-il? etc., (int.) 749; assistant receveur de la poste, idem, (int.) 1186 .

Bowmanville: station de basse-cour, (int.) 3480.

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 659.

Explication sur fait personnel: article du 'Globe", 3383.

Immigration: agents et employés. (sub.) 6905 et suiv.

Lettres : lettres chargées perdues entre Bethany et Millbrok, (mot. pour doc.) 1187; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (int.) 2921; coût de recommandation, depuis quand porté à cinq cents, etc., (int.) 3286, nombre de lettres recommandées l'année dernière? (int.) 3287.

Milice, (sub.): levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5901 et suiv.; habillements et accessoires, 5915 et suiv.

Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (observ.), débat, 7792 et suiv.

Rideau-Hall: serre, effondrement, (int.) 1129.

White, Gerald V., *Renfrew-nord.*

Canal de la baie Georgienne, construction, paroles de l'h. ministre de la Justice, (int.) 592; études faites, dépôt du rapport, (mot. pour doc.) 3662.

Petewawa: terrains pour camp militaire, indemnité aux concessionnaires, etc., (int.) 6704.

Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1247 et suiv.

Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4235 et suiv.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*

Chemins de fer: subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8021 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National : secours médicaux aux ouvriers, (int.) 2720.

Dragage : dans les provinces maritimes, (sub.) 7192.

Fleuve Saint-Jean : contamination de ses eaux, (int.) 6193; fleuve et tributaires, (sub.) 6258 ; quais dans eaux de marée, (sub.) 6258 ; dragage, (int.) 6819.

Immigration : agents et employés, (sub.) 6919 et suiv.

Lac Mégantic : jetée, (sub.) 8052.

Saint-André : dragage, (sub.) 6260.

Wilson, Norman Frank, *Russell.*

Ficelle d'engerbage : saisies en 1906, (int.) 2208.

Imprimerie de l'Etat : employés, nommés depuis trois mois, (int.) 4013.

Wilson, Uriah, *Lennox et Addington.*

Agences : en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (int.) 1165.

Agriculture : comité, rapport de l'enquête faite devant ce comité l'année dernière, (mot. pour doc.) 3096.

Alexandria : édifices incendiés, reconstruction, (sub.) 4148.

Assurances : soumission, dépôt de son rapport par l'hon. M. Fielding, (observ.) 3844; enquête, dépositions des témoins, etc., (int. pour doc.) 4251.

Wilson, Uriah—*Suite.*

Belleville : salle d'armes, (sub.) 4148.

Centreville : receveur de la poste, disparition, (int.) 8000.

Chemins de fer : subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8019 et suiv.

Chemins de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72), en comité, 4550.

Commerce : agents en 1905 et 1906, (mot. pour doc.) 250; ministère, (sub.) 7291 et suiv.

Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Life Insurance Company", bill (n° 81), y relatif, (sur mot. pour 3e l.) 4704.

Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company", bill (n° 29) la constituant en corporation, amendements du Sénat, 4551.

Conserves alimentaires · nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1352 ; comité, 2071.

Edmonton : pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.

Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7711 et suiv.

Grosse-Ile : quarantaine, (sub.) 4139.

Immigrants : sur quel nombre a-t-on payé primes aux agents ? (int.) 1162.

Immigration : agents et employés, (sub.) 6898 et suiv.

Intérieur : rapport, dépôt, (int.) 180, 680.

Kingston : casernes, (sub.) 4152.

Kittson, C. M., agent du Canada en Afrique australe, démission, (int.) 1179.

Monnaie d'argent des Etats-Unis renvoyée aux Etats-Unis par les banques canadiennes, (int.) 242.

"North Atlantic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. pour doc.) 248.

North-West-Harbour : feux d'alignement, combien ? (int.) 2927.

Ottawa : édifices du Parlement, annexe à l'édifice de l'Est, (sub.) : 4078 et suiv.

Pêcheries : protection, (sub.) 6141.

Postes : receveur de la poste à Centreville, (int.) 6806, situation du bureau de poste, (observ.) 6806.

Preston, W. T. R.: nouvel emploi, (int.) 597 ; article publié dans le "London Express", (sur observ. Lennox) 3850 et suiv.

Québec : hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4142.

Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.

Tarif : chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4406; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4728.

Toronto: douane, (sub.) 4161; casernes, (sub.) 4166.

Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5175 et suiv., 5845 et suiv.

Worthington, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*

Chemin de fer le Grand-Tronc: collision à Richmond, procès Atkinson pour homicide, (mot. pour doc.) 2931.

Fusil Ross: compagnie de, marchés pour fournitures, (mot. pour doc.) 754; fabrication à Hartford, Conn., (int.) 1444 : qualité du fusil Ross, (mot. pour doc.) débat, 1447 et suiv., 3744 ; bayonnettes pour le fusil Ross, (int.) 2664; importation de parties du fusil Ross, (int.) 2925; qualités du fusil Ross, (débat sur observ. Hughes) 3877, 3881 et suiv., 3886 et suiv.; usage du fusil Ross,

Worthington, Arthur Norreys.—*Suite.*
accidents, (int.) 4182, 4183; modèle des fusils Ross examinés par commission qui a siégé en 1901, etc., (int.) 4355; rapports des commandants au sujet du fusil Ross, (int.) 4411.
Guerre sud-africaine: trophées présentés au gouvt canadien, (int.) 491.
Immigration: nomination d'agents pour les Cantons de l'Est, (int.) 1181, 1444; immigration dans les Cantons de l'Est du 1er juin 1896 au 1er janvier 1906? (int.) 2664.
Intercolonial: tapis des wagons, soumissions pour fourniture, (int.) 3750.
Magog : édifice public, construction, (int.) 2209.
Milice: inspection des magasins militaires, (int.) 746; officiers de la troupe permanente ayant passé examens depuis 1900, (int.) 1087; fournitures, marchés à ce sujet, (mot. pour doc.) 2215; congés administratifs et périodes d'exercices, (int.) 4183 ; milice, (sub.): habillements et accessoires, 5928 et suiv.: taxes, 5936 et suiv.; les plus anciens officiers, âge et nom, (int.) 6820, 7916.
Postes: bureaux de poste dans les Cantons de l'Est, combien demandés et combien établis? (int.) 2664.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145.
Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, (int.) 2663, (sub.) 4145.
Travaux publics : dans Compton, Richmond et Sherbrooke, (int.) 2665.
Trois-Rivières: salle d'exercices, (sub.) 4147.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*
Comité des ordres permanents: 4e rap., (mot. pour adop.) 2360; 5e rapport, (mot. pour adop.) 2493, 2561.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5786 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., etc., en comité, 2333 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7230 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2498 et suiv.
North-Lake: bureau de poste, emplacement, (int.) 7451.
Tarif: article 10, 1320; article 95, 1955 et suiv.; article 524, 2433 ; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4429.
Terres fédérales: bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5043 et suiv.

Wright, Aaron Abel—*Suite.*
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4224 et suiv., 4244.

Wright, William, *Muskoka.*
Batteuses : importation, (int.) 3752.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4222.
Cuivre : achat depuis le 1er juillet 1906, (int.) 4009.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6461.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5778.
Electricité : bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2341 et suiv.
Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7724 et suiv.
Iles ou parties d'îles vendues dans district de Muskoka, (mot. pour doc.) 510.
Indiens : d'Ontario et de Québec, (sub.) 7493 et suiv.
Intercolonial : achat de soupapes de sûreté, (int.) 2926.
Ottawa : hôtel des postes, quand incendié ? réparations, (int.) 1612 ; édifices publics, (sub.) 4154.
Peterborough : salle d'armes, (sub.) 4156.
Phares, (sub.) gardiens, 6042.
Ports du Canada : dépenses, (sub.) 6152 et suiv.
Quais : district de Muskoka, gardiens, (int.) 1101.
Tarif : article 17, 1382 ; écrous, rondelles, rivets et boulons en fer ou en acier, 2201 ; article 555, 2463 et suiv.; article 615, 2481 ; article 219a, 4321 ; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4407, 4530; article 445, 4546 ; article 447, 4554 ; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4570.
Toronto : douane, (sub.) 4160 ; port, travaux, (sub.) 7182 et suiv.

Zimmerman, Adam, *Hamilton-ouest.*
Milice, (sub.): propriétés militaires, 5911 ; habillements et accessoires, 5914 et suiv.
Ouvriers : conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1213.
Ports du Canada: dépenses, (sub.) 6152.
Tarif : (tweeds), 1397 ; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1947 ; article 309, 4328 ; article 355, 4343.

INDEX

2e PARTIE -- SUJETS

ACCISE, (sub.): 6811.
Acier: (voir "Fer", lettre "F").
Ackland, Fred. A., traitement, (sub.) 6804.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat): M. Pardee, 10; M. Demers, 15; M. Borden, 19; sir Wilfrid Laurier, 34; hon. M. Foster, 44; M. W. F. Maclean, 62; M. Chisholm, 71; M. Sproule, 79; préséance de la discussion sur l'adresse, (mot. Laurier) 92; suite de la discussion sur l'adresse: M. Bourassa, 98; M. Devlin, 112; M. Cockshutt, 115; M. Clements, 120; M. Osler, 125; M. Boyce, 127; M. Johnston, 151; M. Barker, 154 et suiv., 167; M. Bergeron, 159 et suiv., 172; M. l'Orateur, (déc.) 159; M. Lake, 168; l'hon. M. Fisher, 169; l'hon. M. Lemieux. 172; M. Campbell, 180; M. Broder, 201 ; l'hon. M. Tisdale, 206 ; M. Stockton, 211 ; motion de sir Wilfrid Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général, 226.
Affaires indiennes: (mot. Armstrong pour doc.) 2494; appointements, dépenses casuelles, (sub.) 3050.
Agences: en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (int. Wilson) 1165.
Agences commerciales: frais, (sub.) 7092.
Agriculture: ministère, changements, (int. Martin) 1440 ; agriculture, comité, rapport de l'enquête faite devant ce comité l'année dernière, (mot. Wilson pour doc.) 3096.
Alameda: bureau des terres, (sub.) 4167.
Alberta: recensement provincial, services de M. T. A. Brick, (int. Ames) 1174; ¼ sud-est, sect. 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, ouvert pour inscriptions de homesteads? (int. Ames) 1176; recensement (dépôt par l'hon. M. Fisher) 1522, 2815.
Alberta et Saskatchewan : provinces, modification des conditions d'exécution de la loi y relative, bill (n° 146), 1ère l., 5951; 2e l. et comité, 7650; comité, 7791; 3e l., 7792.
Alcool dénaturé : loi permettant fabrication, (int. Hughes) 231, (mot. Miller) débat, 2018 et suiv.; fabrication et vente par le Gouvt (int. Ganong) 1160.
Alcool méthylique, loyer, appointements, etc., (sub.) 6811.
Alexandria: édifices incendiés, reconstruction, (sub.) 4148.
Amherst, N.-E.: exposition d'hiver, contribution, (int. Martin) 1441.
Annapolis: quai de la Reine, réparations, (sub.) 6193.
Antigonish: édifice public, construction, (sub.) 4101.
Annuaire statistique, (sub.): 3066; est-il traduit en français, et quand cette traduction sera-t-elle distribuée, (int. Boyer) 2047, (int. Lavergne) 6190.
Anse du cap: brise-lames, (sub.) 6272 .
Anse à Charlot: brise-lames, (sub.) 6197.
Anse à l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.) 6262.
Ansley, Célina Kingan: bill (n° 117) ayant pour objet de lui accorder le divorce, 1ère l., 4925; 2e l., 5004; comité et 3e l., 5760.
Archives, (sub.): 3052.
Ardoise: carrières au Canada, importation d'ardoise, (int. Marshall) 1089.
Armée du Salut: envoi d'immigrants au Canada, circulaires à cette fin, (int. R. Smith) 4596.
Armstrong, M., soldat mort au camp de Laprairie, en 1905, enquête, indemnité à sa famille? (int. Hunt) 1085.
Arpentages: arpentage des terres publiques du Dominion et arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, bill (n° 59), 1ère l., 1339; 2e l., 3189-3191; comité, 3191; 3576; 3e l., 3578; arpentages, (sub.) 7459; bill (n° 172) concernant l'arpentage des terres publiques du Dominion et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, 1ère l., 7512; 2e l., 7513; comité, 7646, 7756; 3e l., 7756-7757.
Asselin, M., du bureau de poste de la Chambre des communes; promotion, (sub.) 8199.
Assiniboïa: registre A de cette colonie, (int. Broder) 7753.
Association dite "Masonic Protective Association", bill (n° 63) y relatif, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 4137.
Association dite "Women's Art Association", bill (n° 30) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2531.
Assurances, (voir aussi "Compagnies d'assurance", lettre "C", et "Fowler", etc., et "Femmes", etc., lettre "F": commission royale y relative, (observ. Foster) 96; rapport, dépôt, (int. Borden) 1026 ;correspondance, (mot. Foster pour doc.) 2419, 2421; rapport, dépôt, (int. Porter) 2999, 3091-92; les dépositions sont imprimées, (rép. par sir Wilfrid Laurier à int. Porter) 3091-3092; M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour aider à la commission, (int.) Foster) 3749, (int. Boyce) 3756, (dépôt du rapport de la commission, par l'h. M. Fielding) 3843; déposition des témoins, distribution, (int. Borden) 3969, (explication par l'h. M. Fielding) 4007; correspondance de la commission, (observ. Lennox), débat, 4026 et suiv.; M. Lennox, 4026; l'hon. M. Aylesworth, 4030; M. Porter, 4033; sir Wilfrid Laurier, 4035; l'h. M. Foster, 4037; rapport de la commission, pièces justificatives, dépôt, (mot. Foster pour doc.) 4224, 4583, 4765; enquête par la commission, (mot. Borden, Foster et Wilson pour doc.) 4251; coût de la commission, combien payé à MM. Shepley et Tilley, correspondance du ministre de la Justice, etc., (int. Foster) 4353; allé-

Assurances—*Suite.*
gations contre certains députés et ministres, dans le rapport de la commission, (observ. Bourassa), débat, 4518 et suiv.; avis de mot. pour débat, 26 mars, mardi, 4925; (voir aussi " Femmes ", etc., et MM. " Fowler, Foster ", etc., lettre " F ", (mot. A. Lavergne demandant que le rapport de la commission ne soit pas imprimé maintenant) 5335; envoi au Sénat de pièces comprises dans le rapport, (mot. Fielding) 5421; allégations contre certains députés, etc., quelle proposition M. Bourassa fera-t-il à ce sujet? (int. Foster) 5421; proposition Bourassa, (débat) 5566 et suiv., 5601, rejetée, 5669-5670; rapport de la commission, question y relative (avis par l'h. M. Foster) 6033, (observ. Foster), débat, 6468 et suiv., 6566 et suiv.; frais de la commission, (sub.) 6467, 6566, (mot. Hughes demandant que le crédit soit réduit de $30,000) 6702; enquête, rapport de la commission, retard, (mot. de blâme par M. Lennox) débat, 7103 et suiv., (mot. présentée, 7111, rejetée, 7120; enquête et rapport de la commission, traduction et impression en français, 3e rapport du comité des impressions, (mot. Parmelee pour adop.) 7194, (mot. Parmelee pour modification) 7320; le Gouvt a-t-il des exemplaires du projet de loi proposé par la commission? (int. Foster) 7454: impression de 5,000 exemplaires de l'enquête, (sub.) 8198; rapport de la commission, traduction en français, (int. Lavergne) 8211.

Auditeur général : rapport, dépôt, (int. Foster) 533, 1080; (int. Borden) 681, 728, 1026, 1128, 2419; dépôt, 1158; (int. Foster) 2051, 2134, 3383; (dépôt du rapport par l'hon. M. Fielding) 2561, 2815; dépôt, (mot. Reid pour doc.) 3575, (mot. Foster et Borden) idem, 3576, (dépôt) 3661.

Australie : documents y relatifs, dépôt, (mot. Foster pour doc.) 1751.

Aylesworth, hon. A. B., discours à Wiarton, (int. Robitaille) 487.

Aylmer, F. W., ingénieur des travaux publics à Winnipeg, emploi, démission, etc., (mot. Ames pour doc.) 596.

BADDECK : quai, emplacement, (sub.) 6195.

Baie d'Hudson : navigation, ports utilisables, (int. Macdonell) 2658.

Baie Georgienne: petite île Beausoleil, vente à S. D. Pratt ? (int. Bennett) 2924, 3079; île Baxter, vente, (int. Bennett) 2924; île Bone, vente, (int. Bennett) 3078.

Baie Saint-Laurent : travaux du port, (sub.) 6196.

Baie Saint-Paul : quai du cap aux Corbeaux, améliorations, (sub.) 6273.

Baie des Sept-Iles : quai, coût, (int. Monk) 4595.

Bain, John : gratification pour services au sujet de l'enquête sur le tarif, (sub.) 6155.

Bain, J. L., garde-pêche, intervention dans élection, (int. Borden) 245.

Banff : chemins, ponts, sources thermales, (sub.) 7476, 7482.

Banque dite " Canadian Bank of Commerce " ; commission à elle payée par le Gouvernement pour ses opérations au Yukon, (int.) Foster) 4410.

Banque dite " Manufacturers' Bank of Canada," bill (n° 26) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081.

Banque Nationale, bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 4137.

Banques : fonds de l'Etat y déposés, intérêt sur iceux, (int. Armstrong) 4349; (mot. Armstrong pour doc.) 4601.

Barachois de la Malbaie : jetée de dérivation, (sub.) 6273.

Barges : établissement d'un service officiel d'inspection, bill (n° 35) à cette fin, 1ère l., 1069.

Baril-étalon : adoption d'une loi à ce sujet, (int. Martin) 1438.

Bateaux traversiers de Québec à Lévis : marché avec la compagnie pour transport des voyageurs de l'Intercolonial, etc., (int. A. Lavergne) 6442.

Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 18) modifiant loi de 1898, 1ère l., 680; 2e l., 4992, renvoi à comité spécial, 4992; erreur dans statuts refondus quant à l'inspection des bateaux à vapeur, (voir Marine Marchande, lettre " M ").

Batteuses : importation, (int. Wright) 3752.

Battleford : édifice public, (sub.) 8045.

Beaverton : port, travaux, (sub.) 7122.

Belle-Rivière, I. P.-E., jetée, (int. Martin) 501; (sub.) 7122.

Belleville : salle d'exercice, achat de terrain, (int. Porter) 1446; dragage, (int. Porter) 1447; mur de revêtement, (int. Porter) 1447; bureau de poste, service, plaintes, (int. Porter) 2049; port, recettes et dépenses, reddition de comptes par la commission du port, (int. Porter) 2361; mur de revêtement, contribution du Gouvernement, (int. Porter) 2719; salle d'armes, (sub.) 4148; salle d'exercice et dépôt, intérêt, (sub.) 8042.

Bétail canadien : interdiction en Angleterre, (int. Chisholm) 1091; bétail tuberculeux de la Nouvelle-Ecosse, traitement, (int. Martin) 1439; developpement des produits du bétail, (sub.) 8215.

Bethany, Ont., receveur de la poste, qui est-il ? etc., (int. Ward) 749; assistant receveur de la poste, qui est-il ? nomination ? etc., (int. Ward) 1186.

Beurre: production totale de 1896 à 1906, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int. Desjardins) 1185.

Bibliothécaires, rapport, 6.

Bibliothèque: comité, nomination, (mot. Laurier) 632; (sub.): 6950.

Bic: quai à la pointe à Côté, (sub.) 6274.

Big-Lorraine: port, dragage, (sub.) 6196.

Billets fédéraux: seront-ils imprimés en français et en anglais? (int. Lavergne) 6191.

Bills: traduction et impression: retard, (observ. A. Lavergne), débat: M. A. Lavergne, 3765 et suiv.; M. Bourassa, 3780; l'h. M. Lemieux, 3780; M. C. Devlin, 3781; l'h. M. Fisher, 3789; M. Bergeron, 3789: discussion par tour de faveur, (mot. German et Conmee) 7692.

Bills d'intérêt privé: combien présentés? application de la règle n° 88, (int. McLean) 743; pétitions, (mot. Calvert pour lecture et réception) 1981, (déc.) M. l'Orateur, 2041; peut-on présenter motion ou engager débat au sujet de pétitions non reçues? (int. McCarthy)2041, (déc.), M. l'Orateur, 2041 et suiv., (mot. McCarthy pour renvoi au comité des ordres permanents) 2133; comité, (mot. Ross pour permission de siéger pendant séance de la Chambre) 7448.

Biologie, (sub.) : stations biologiques marines, 6108.

Blair, H. C., employé au ministère des Douanes, (int. Johnston) 6190.

Blairmore: village, emplacement, (mot. Herron pour doc.) 4252, 4764 ; (observ. et mot. Lake), débat, 6707 et suiv., (mot.) 6718, rejetée, 6801.

Bois : quantitée importée en 1905-1906, (int. Bennett) 591; bois à pâte, imposition d'un droit d'exportation, (int. Bergeron) 919 ; bois de construction, prix au Nord-Ouest. (mot. Herron pour comité d'enquête à ce sujet) 1872 et suiv., 2670-2671, constitution du comité d'enquête, (mot. Laurier) 2932, (mot. Laurier demandant d'adjoindre MM. Galliher et Crocket à ce comité) 4250; permis de coupe, accordés en vertu de l'article 17 du règlement de 1897, (int. Burrows) 7200; terres à bois, les 478 milles carrés à M. Bourassa, article du " Sydney Daily Post ", (explications de M. Bourassa) 7327.

Boitte, (sub.): entrepôts frigorifiques pour la conserver, 6085.

Boston, Robert: nommé inspecteur d'immigration, (int. Elson) 2211.

Bourinot, John C., employé au ministère des Douanes, (int. Johnston) 6189.

Bowmanville : station de basse-cour, (int. Ward) 3480.

Brandon: receveur de la poste, appointements, commis, etc., (int. Roche) 1608, (mot. Roche pour doc.) 2929; salle d'exercice, 4166, 4746.

Brighton: receveur de la poste, décès et remplacement, (int. Porter) 3539.

Bronte: dragage, (sub.) 7122.

Brunet, A.: représentant du Gouvt dans le bureau de direction du Transcontinental-National, rémunération, (sub.) 7751.

Buckingham: grève et émeute, (voir "Grèves", lettre " G ").

Budget : exposé budgétaire, dépôt des documents nécessaires à la discussion, (observ. Foster) 96; exposé budgétaire, débat, préséance, (mot.Laurier) 246-47-48; exposé budgétaire par l'hon. M. Fielding, (débat) 289; l'h. M. Foster, 413; M. Miller, 440; M. Clements, 456; M. Cockshutt, 456; l'h. M. Paterson, 475-76; M. Logan, 483.

CABLE du Pacifique, exploitation: pour aider à combler déficit, (sub.) 8198.

Cabotage: existe-t-il traités empêchant parlement canadien de légiférer contre cabotage? (int. Borden) 1087; traités concernant cabotage, abrogation, (projet de résolution Black) 1494 ; cabotage au Canada, quels pays admis à en jouir? (int. Foster) 3480.

Calgary: édifice public, (sub.) 4167.

Campbell, J. O., gardien de phare, intervention dans élection, (int. Borden) 245.

Campbell, Narcisse: obtention d'un passage, à l'usage de sa terre, (int. Meigs) 585.

Campbellton: quai, (sub.) 6252.

Canada: actif portant et actif ne portant pas intérêt, (int. Macdonell) 4008; délimitation de ses frontières, (sub.) 7474.

Canada et Etats-Unis: relations entre ces deux pays, intervention de M. Bryce, ambassadeur anglais à Washington, (int. Borden) 5676, (int. Lewis) 6444.

Canada et Colombie-Anglaise : convention concernant la limite ouest de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, bill (n° 102) la ratifiant, 1re l., 4105, 2e l., comité et 3e l., 4805.

Canada et provinces d'Ontario et de Québec : frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre, (sub.) 8198.

Canada, Terre-Neuve et Etats-Unis, relations internationales, (observ. Lewis) 2840 et suiv.

Canadiens : emprisonnés dans l'Uruguay, (int. Hughes) 237 ; Canadiens agents aux Etats-Unis pour rapatriment des, (int. Paquet) 1095.

Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (int. Bergeron) 1156, (int. Monk) 1437, 1523 ; enquête, rapport, etc., (int. Bergeron) 1438 ; le canal restera-t-il ouvert à la navigation, etc., (int. Bergeron), 3093.

Canal de Beauharnois : administration, (observ. Bergeron) 5343, 5418 et suiv.; location, (int.) 7747.

Canal de la baie Georgienne : travaux d'exploration, rapport, etc., (int. Brabazon) 239 ; construction, paroles du ministre des Postes, (int. White) 592 ; études faites, dépôt du rapport, (mot. White pour doc.) 3662 ; embouchure du canal, (int. Bennett) 3746.

Canal de Chambly, (sub.) : améliorations au port de Saint-Jean, 5718 ; construction d'un conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748.

Canal de Clam-Point : construction, objet, (int. Blain) 2927, 3289.

Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (mot. Sam. Hughes) 511.

Canal de Cornwall : administration, (observ. J. D. Reid) 5344, et autres canaux du Saint-Laurent, (sub.) 5721.

Canal des Galops : paiement final, (sub.) 7742, 7743 ; mur de soutènement, (sub.) 7745.

Canal de Lachine : forces hydrauliques, rapport de MM. Brunet et Duff, (mot. Monk pour doc.) 251 ; ; (sub.) 5717.

Canal Murray : jetées en béton, reconstruction, (sub.) 7746.

Canal de Port-Colborne : administration, (observ. Haggart) 5343.

Canal Rideau : terrains de la réserve, location, (int. Taylor) 7093, 7102 ; rupture de la jetée de Poonamalie, dommages; achat d'un remorqueur, (sub.) 7883.

Canal du Sault Sainte-Marie : construction, (sub.) 7745.

Canal de Soulanges : forces hydrauliques, aliénation, (mot. Monk pour doc.) 251 ; (sub.) 5717-5718 ; logis pour électriciens, quai aux Cascades, machines pour remorqueur, (sub.) 7747 ; personnel, (sub.) 7751.

Canal de la Trent : forces hydrauliques de l'Etat, louées ou concédées, (int. S. Hughes) 584 ; (mot. Hughes pour doc.) 831 ; construction du canal, coût, (int. Christie), 738 ; partie du canal entre lacs Rice et Ontario, plans d'ingénieurs y relatifs, (mot. Ward pour doc.) 1991 ; décision du Gouvernement de faire aboutir le canal à Trenton et non à Port-Hope, (int. Ward) 3744 ; levés du canal de la Trent, coût, (int. Ward) 4815 ; choix de la route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, article du " Globe ", (int. L. G. McCarthy) 4993 ; construction, études, (sub.) 7743, 7881 ; améliorations, (sub.) 7746 ; dommages causés par inondation, aux frères Curtis, (sub.) 7751 ; chemin traversant ruisseau McLaren, 7883.

Canal Welland : prise d'eau par la " Cataract Power Company ", (int. Maclean) 1985 ; détournement d'eau par la " Cataract Power Company ", (int. Clare) 3288 ; élévateur à

Canal Welland—*Suite.*
Port-Colborne, (sub.) 7744 ; construction d'une grue, (sub.) 7745 ; mur de soutènement, jetée à Port-Maitland, dragage à Port-Dalhousie, (sub.) 7746.
Canaux : recettes et dépenses, (int. A. A. McLean) 587 ; canaux de la province de Québec, (sub.) 5721 ; canaux, personnel et réparations, (sub.) 7747.
Cannington : destitution du receveur de la poste, (mot. Sam. Hughes pour doc.) 518.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 95; 2e l., 616; mot. Brodeur pour renvoi à un comité spécial, 631, (observ. Lancaster sur mot. Brodeur) 1225 : (motion Maclean pour renvoi de documents au comité spécial) 2045; (mot. Lancaster pour comité) 7728; bill renvoyé à la prochaine session, (sur mot. Fielding) 7729.
Cap-Tourmentin: transport des dépêches, (voir " Dépêches ", lettre " D ".
Carabines : (voir " Fusils ", lettre " F ").
Caraquet: quai, abord, brise-glaces, etc., (sub.) 6253.
Carbure de calcium: achat pour le dépt de la Marine, (int. Ames) 745.
Carroll, hon. juge: dépenses de voayge, (int. Bergeron) 5013.
Carson, H. J. et Cie, vente de vieux fer à cette maison, (int. Ames) 3964.
Cartes, (sub.) : publication, 6263 ; cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest: gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Cartes postales: faites de mauvais papier, (int. Martin) 592; cartes postales nuisibles à la santé: interdiction, (int. Walsh) 5446.
Casernes: pour les troupes permanentes, (sub.) 4140, 4152, 4162, 4167.
Centreville: receveur de la poste, disparition, (int. Wilson) 8000.
Céréales: commerce des céréales au Canada, commission d'enquête y relative, frais,, (sub.) 8210.
Chambre des communes: travaux, préséance de la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône, (mot. Laurier) 92; ventilation, (observ. Foster) 603, (rép. à observ. Foster par l'h. M. Fisher) 639; travaux, (observ. Foster), débat, 1148 et suiv.; service postal, perfectionnement, timbres de livraison spéciale, mandats et bons de poste, (rép. de l'hon. M. Lemieux à requête de M. Maclean) 1427; commis de la session, aides aux écritures, etc., occupation, noms, domiciles, appointements, combien payé pour ce service l'an dernier? (mot. Bergeron pour doc.) 2669, (mot. Laurier pour préséance des mesures du Gouvt les mercredis) débat, 2816 et suiv., les lundis, 3660, 4412; achat de pupitres, etc., (mot. Bergeron pour doc.) 4185, 4994; séances à onze heures du matin, préséance des mesures du Gouvt, etc., (mot. Laurier) 5723: législation, (sub.) 7090 ; séance le samedi, (mot. Fielding) 7321.
Champ de tir, dans le comté de Victoria, établissement et outillage, (int. Hughes) 232.
Chapais, J. C.: emploi, (int. Lapointe) 5673.
Charbon et charbonnages : voir " Houille ", lettre " H ".
Charbonneau, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5013.
Charing-Cross : gare, fermeture, (observ. Clements)1145 et suiv.
Charlesville: brise-lames, construction, (mot. Blain pour doc.) 2931.
Charlottetown : champ de tir, (int. Martin) 503; service de factage, établissement, (int. Lefurgey) 749 ; exposition, contribution, (int. Martin) 1442 ; propriété Warburton, acquisition pour champ de tir, (mot. Lefurgey pour doc.) 2668-2669; service de factage, établissement, (int. A. A. Martin) 3538.
Châteauguay: quai, (sub.) 6275.
Chatham: salle d'armes, (int. Clements) 4180.
Chemins à barrières de Montréal, commission des : dettes, recettes et dépenses, (mot. Monk pour doc.) 521 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 3) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 93; 2e l., 615; comité, 616; 3e l., 639; étude des amendements du Sénat, (mot. Fielding) 7204, 7205; bill (n° 4), idem, 1ère l., 94: 2e l., 616, 983; 3e l., 1114; bill (n° 6), idem, 1ère l., 230, 285; 2e l., 639, 679 ; comité, 3792 ; proposition d'amendement Macdonald, mise aux voix et adoptée, 3813; bill (n° 7), vente des billets, 1ère l., 285, 2e l., 993, 1025; (mot. Emmerson pour renvoi au comité des chemins de fer) 1025; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, 1ère l., 1429; bill (n° 75), idem, 1ère l., 1850; 2e l. et comité, 7619 et suiv.; bill (n° 100), idem, obligeant compagnies dont les lignes traversent villages ou townships, à pourvoir leurs lignes de clôtures et de garde-bestiaux, 1ère l., 3845; taux, établissement d'un taux maximum de deux cents par mille pour transport des voyageurs, (projet de résolution Borden), débat, 2869 et suiv.; octrois en terres, (mot. M. S. McCarthy pour doc.) 2668; transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (observ. W. F. Maclean) 4512 et suiv., bill (n° 138) tendant à modifier la loi y relative, 1ère l., 5335; bill (n° 160) pour modifier la loi de 1903, 1ère l., 6704; subventions aux chemins de fer, projet de résol. Fielding, (dépôt) 7322, discussion en comité, 8018 et suiv.; insuffsance du matériel roulant, dans le Nord-Ouest, (observ. Foster) 7454; vente des billets de chemins de fer, (int. Maclean) 7514; tarif à deux cents, (projet de résol. Borden) 7789, amend. Emmerson, 7789, adopté, 7789-7790; bill (n° 178) accordant subventions à certains chemins de fer: 1ère et 2 l., comité et 3e l., 8028.
Chemin de fer d'Abitibi à la baie d'Hudson, bill (n° 142), du Sénat, autorisant la compagnie du, 1ère l., 5672; 2e l., 5760; comité et 3e l., 6772.
Chemin de fer d'Alberta, bill (n° 124) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134; comité et 3e l., 6186.
Chemin de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson, bill (n° 130) concernant la Cie du, 1ère l., 5242; 2e l., 5448; comité et 3e l., 6771.
Chemin de fer Alaska-Yukon, bill (n° 64) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1522; 2e l., 1854.
Chemin de fer d'Athabaska, bill (n° 45) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531.
Chemin de fer Athabaska-nord, bill (n° 74) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 2857.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3221; comité, 5364.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, projet de résol. Knowles, (retiré) 3485, autre projet de résol. Knowles, (présenté) 3663 et suiv.

Chemin de fer de Brockville, Westport et Nord-Ouest, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2531.

Chemins de fer et Canaux: ministère, frais d'impression et de publicité en 1905-1906, (int. Foster) 1612; administration générale, (exposé par l'h. ministre des C. f. et Canaux) 5336, 5348, 5366; chemins de fer, canaux et télégraphes: comité permanent, (mot. Campbell pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 7022; ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, 1re l., 7449; 2e l. et comité, 8028 et suiv.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 103) concernant la compagnie du, 1ère l., 4177; 2e l., 4289; comité et 3 l., 4551.

Chemin de fer canadien du Nord, bill (n° 48) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531; terres réservées par ou pour cette compagnie? (int. Roche) 6186.

Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité, 4549, comité et 3e l., 4704, 5004.

Chemin de fer Canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun, à Winnipeg, 1ère l., 5086; 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.; 3e l., 5840; comité et 3e l., 6445, 6446.

Chemin de fer Canadien du nord de Québec: bill (n° 154), concernant la compagnie du, 1ère l., 6563; 2e l., 6772; comité et 3e l., 8135, 8136.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: (voir "Ile du Prince-Edouard", lettre "F").

Chemin de fer des Cantons de l'Est, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer central du Canada, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer central du Dominion, bill (n° 43) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer central de Nipissingue, bill (n° 94) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2859; comité et 3e l., 4551.

Chemin de fer central du Yukon, bill (n° 95) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2859.

Chemin de fer de colonisation du Nord, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer des comtés du Centre, bill (n° 49) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer de Crawford-Bay à St. Mary, bill (n° 89) concernant la compagnie du, 1re l., 2563; 2e l., 2858; comité et 3e l., 4551.

Chemin de fer d'Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise, bill (n° 54) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer électrique à la station agronomique centrale, construction, (sub.) 8039.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158) concernant la compagnie du, 1ère l., 6563; 2e l., 6772; comité, 7519 et suiv., 7694 et suiv., 8136 et suiv.

Chemins de fer de l'Etat: charge de comptable en chef, a-t-elle été abolie? (int. Barker) 748; travaux exécutés par E. A. Walberg, (int. Ames) 1088; marchés pour approvisionnements et fournitures, (mot. Ames pour doc.) 1188; ponts, travaux, (mot. Crocket pour doc.) 1519; bill (n° 98) ayant pour objet de modifier la loi des chemins de fer, 1ère l., 3537; offres faites au Gouvt afin d'obtenir droit de parcours sur iceux, (int. Maclean) 5953.

Chemin de fer de l'Etat—*Suite.*

Chemin de fer le Grand-Tronc: collision à Richmond, procès Atkinson pour homicide, correspondance à ce sujet, (mot. Worthington pour doc.) 2931; prolongement Madoc-Eldorado, (int. Northrup) 635, 982, 1101, 1169; paiements faits au Grand-Tronc, (mot. Crocket pour doc.) 1519-1520; bill (n° 82), concernant le Grand-Tronc, 1ère l., 2046; 2e l., 2919, 3221; comité, 4549, 4584, 4594; 3e l., 4945; amend. Lennox à l'article 7, 4953; mis aux voix et rejeté, 4953; amendement Bennett à l'article 8, 4955, 4998; 3e l., 4997-4998-5001; la compagnie a-t-elle fourni comptes exigés par l'acte 16 Vict., 3e l., 4997-4998-5001; la compagnie a-t-elle en possession de matériel roulant appartenant au Transcontinental-National? (int. Lennox) 5828.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique (voir "Chemin de fer Transcontinental-National", lettre "C").

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 4551.

Chemin de fer "Great West", bill (n° 79) concernant la compagnie du, 1ère l., 1985; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer Huron et Ontario, bill (n° 55) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2531.

Chemin de fer "Intercolonial", (voir "Intercolonial", lettre "I").

Chemin de fer de Joliette à Brandon, bill (n° 15) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer de London et Sainte-Claire, bill (n° 47) concernant la compagnie du, 1re l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer de Malone à la Pointe-Hopkins, bill (n° 12) concernant la compagnie du, 1ère l., 534; 2e l., 732; comité et 3e l., 2175.

Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest: bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer Manitoba-Radial, bill (n° 46) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 3703; amendements du Sénat, 5133, 5365, 6390.

Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 132) y relatif, 1ère l., 5242; 2e l., 5448; comité et 3e l., 6771.

Chemin de fer de Midway et Vernon, bill (n° 123) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134; comité et 3e l., 6186.

Chemin de fer des mines du Klondike, bill (n° 38) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2857-2858; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer de la Montagne d'Orford, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer de Montréal et des Comtés du Centre, pose de rails sur rue du Moulin, (int. Ames) 8211.

Chemin de fer de l'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson, bill (n° 133) y relatif, 1ère l., 5242; 2e l., 5448; comité et 3e l., 6770, 6771.
Chemin de fer canadien du Pacifique: bill (n° 78 concernant la compagnie du, 1ère l., 1984; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703; passages souterrains à Calgary, construction, (int. Maclean) 2363; permis de circuler sur Intercolonial, (int. Daniel) 2927; imposition des terres du Pacifique, appels dans certaines causes pour taxes, (int. Lake) 3479, 4816 ; terrains houillers, (50,000 acres) choix, (int. Lake) 4010; transport de la houille sur la ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (int. Lake) 4816.
Chemin de fer Père-Marquette : procès relativement à ses employés, loi de la main-d'œuvre étrangère, frais, (sub.) 6805.
Chemin de fer de Québec, Montréal et du Sud, bill (n° 122), concernant la compagnie du, 1ère l., 4992 ; 2e l., 5134.
Chemin de fer Québec-Oriental, bill (n° 69) concernant la compagnie du, 1ère l., 1602 ; 2e l., 1854 ; comité, 5126 ; 3e l., 5133 ; amendements du Sénat, 6818.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité, 2531 ; (mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2607 ; comité et 3e l., 3221 ; amend. du Sénat, 4552.
Chemins de fer de la Rivière Indienne, bill (n° 40) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158 ; 2e l., 1376 ; comité et 3e l., 2175.
Chemin de fer Saint-Léon : bill (n° 140) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5609 ; 2e l., 5760 ; comité et 3e l., 6772.
Chemin de fer de Sainte-Marie à l'Ouest d'Ontario, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 2531.
Chemin de fer de Saint-Timothée à la Grande-Ile, réparations, pétition du conseil municipal de Saint-Timothée à cette fin, (int. Bergeron) 3963.
Chemin de fer du Sud de Collingwood, bill n° 150) afin d'autoriser la compagnie du, 1ère l., 6181 ; 2e l., 6390 ; comité et 3e l., 6772.
Chemin de fer Témiscamingue et d'Ontario-nord, correspondance, (mot. Macdonell pour doc.) 248.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 107) concernant la compagnie du, 1ère l., 4250 ; 2e l., 4553 ; comité et 3e l., 5004.
Chemin de fer terminal d'Ottawa, bill (n° 152) afin d'autoriser la compagnie du, 1ère l., 6181 ; 2e l., 6563, 6772 ; comité, 7402, 7516, 7693 ; 3e l., 7694.
Chemin de fer Transcontinental National : tracé entre Québec et Edmundston, N.-B., (mot. Monk pour doc.) 249 ; entre Québec et Moncton, (mot. Crocket pour doc.) 273, 3215, 3221; (int. Lavergne) 485; gare sur emplacement du marché Champlain à Québec, construction, (int. A. Lavergne) 286 ; explorations dans le Nouveau-Brunswick, (int. Crocket) 485 ; employés de la commission à Ottawa, (int. Foster) 741, 916 ; rapport de la commission, dépôt, (int. Barker) 1081; construction de la section connue sous le nom de "District B," (mot. Borden pour doc.) 1105; "District F," construction, (mot. Borden pour doc.) 1157 ; achat de terrains à Moncton, (int. Crocket) 1170 ; explorations, coût, (int. Ames) 1443 ; traverses,
Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.*
achat, (int. Bergeron) 1445, 1609 ; exemption d'impôts, (int. Roche) 1560 ; affectation de certaines terres indiennes aux usages des têtes de ligne, décret du 2 avril 1906 à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 1750 ; concessions de terres faites à la compagnie dans la Colombie-Anglaise, (int. Borden) 1847 ; travaux, estimation, etc., (int. Tisdale) 1855 ; emplacement de la gare de Québec, (mot. A. Lavergne pour doc.) débat, 2060 et suiv.; tracé entre pont de Québec et frontière du Maine, (mot. Morin pour doc.) 2040 ; subvention en terres, décret, (mot. Borden pour doc.), débat, 2134 et suiv.; bill (n° 86) modifiant la loi relative au chemin de fer Transcontinental National, paiement des salaires des ouvriers employés à la construction, 1ère l., 2205 ; 2e l., comité et 3e l., 2560 ; secours médicaux aux ouvriers, (int. Wilmot) 2720; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix (int. Crocket) 2928, 3076 ; construction du Transcontinental, emploi de Philias Payette, (int. Léonard) 3080 ; adjudication de travaux, (int. Clements) 3282 ; exécution des travaux de construction, à quels journaux de Québec sont données les annonces à cette fin (int. A. Lavergne) 3284 ; comptabilité, (int. Ames) 3751 ; obligations garanties, (int. Ames) 3752 ; adjudication de certains travaux de construction, (int. Bergeron) 3849 ; longueur du chemin entre le pont de Québec et le lac Pohonegamook, coût, pont sur la rivière Etchemin, coût ; partie du chemin passant à l'ouest puis au sud de cette rivière, et au sud des monts Alleghanys, rendue plus courte de combien? (int. Morin) 4013 ; construction de la division ouest, dépenses, (mot. Ames pour doc.) 4185 ; tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 4251 ; wagons et locomotives, combien en circulation ? (int. Clements) 5182 ; sixième rapport du comité des comptes publics, concernant dépenses, etc., au sujet de la construction du Transcontinental, (voir "Comptes publics," lettre "C") ; combien de milles déjà construits ? etc., (int. Clements) 5674; droit aux terrains houillers avoisinant sa ligne, (int. R. Smith) 6443 ; rails d'acier de 80 livres, fourniture, soumissions, (int. A. A. McLean) 7198 ; commission du Transcontinental, rapports, dépôt, (int. Henderson) 7202 ; tracé du chemin dans le Nouveau-Brunswick, (int. Crocket) 7203 ; études et construction, (sub.) 7742, 7884.
Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 91) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563 ; 2e l., 2858 ; comité et 3e l., 5004 ; 3e l. et adop., 5365.
Chemin de fer de Vancouver et Coast-Kootenay, bill (n° 67) concernant la compagnie du, 1ère l., 1522 ; 2e l., 1854.
Chemin de fer Winnipeg et Northwestern, bill (n° 129) constituant en corporation la compagnie du, 5242 ; 2e l., 5448 ; comité et 3e l., 6770.
Chenal du Nord : paiement final, (sub.) 7742.
Chevaux : minimum de valeur, pour fins du tarif, (int. Elson) 1091.
Chicoutimi : jetée, (sub.) 6275.
Chiens de mer, (sub) : usines pour réduction du, 6095 ; destruction du chien de mer, (sub.) 7898.
Chockfish : décharge de la rivière, améliorations, (sub) 6254.

Chutes Niagara : carte du Dr Spencer, (int. Lancaster) 504, 982 ; volume d'eau, proportion de la dépense, (int. Lancaster) 588 ; frontière entre Canada et Etats-Unis, aux chutes Niagara, délimitation, (voir "Frontière", lettre " F "), (mot. Lancaster pour doc.), débat, 1476 et suiv.

Cigarettes : interdiction, projet de loi à ce sujet, (int. Blain) 1856 ; interdiction, (projet de résolution Blain) débat, M. Blain, 4186 et suiv.; M. E. M. Macdonald, 4196 et suiv.; M. W. F. Maclean, 4196 et suiv.; M. T. Martin, 4197 et suiv.; M. Monk, 4198, prop. d'amend., 4215 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 4198 et suiv.; l'hon. M. Foster, 4200 et suiv.; M. Black, 4204 et suiv.; M. Broder, 4206 et suiv.; M. Kennedy, 4207 et suiv.; l'hon. M. Fisher, 4209 et suiv.; M. Barr, 4212 et suiv.; M. R. N. Walsh, 4213 et suiv.; M. Johnston, 4217 et suiv.; M. l'Orateur, (déc. sur amend. Monk) 4217 et suiv.; M. R. L. Borden, 4217 et suiv.; M. Barker, 4218 et suiv.; M. J. J. Hughes, 4218 et suiv.; M. Duncan Ross, 4220 et suiv.; M. W. Wright, 4222.

Clifton (Stonehaven) : brise-lames, (sub.) 6254.

Clôture en fil métallique le long de la frontière internationale, construction, (int. Clements) 241.

Cochrane, M. Edward, député, décès : (discours par sir Wilfrid Laurier et M. R. L. Borden) 4508, 4509.

Cochrane, George, Moncton, paiement à lui fait, (mot. Barker pour doc.) 751.

Code pénal: bill (n° 77) ayant pour objet de le modifier, (M. Gervais), pas d'avis donné, 1657 ; 1re l., 1898 ; bill (n° 85), item, marquage des effets militaires, 1re l., 2133 ; 2e l. et comité, 3190 ; 3e l., 3189 ; bill (n° 101) ayant pour objet d'interdire la clause exclusive des contrats relatifs à la location et au prêt à usage de certaines machines, 1re l., 3846 ; bill (n° 136) ayant pour objet de le modifier quant au maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics, 1re l., 5180 ; 2e l., comité, et 3e l., 7585-7587 ; bill (n° 145), ayant pour objet de le modifier, concernant le lieu où juger un prévenu, dans un territoire non organisé, 1re l., 5950; 2e l. et comité, 5951; comité, 3e l., 7207-7212.

Collection héraldique du Canada : envoi à la " Massachusetts Historical Society ", de Boston, (int. Lavergne) 1094.

Collection Newcombe : achat, (sub.) 3265.

Collingwood: cale, (mot. Bennett pour doc.) 3095 ; port, (sub.) 7122.

Colons : conditions d'établissement, inaccomplissement, (int. Borden) 244 ; colons allant au Nord-Ouest, prix de passage plus élevé pour ceux de Québec que pour cenx qui viennent de l'étranger, (int. A Lavergne) 3285.

" Colony Register A ", de la compagnie de la baie d'Hudson: le Gouvernement a-t-il l'orinal ou un exemplaire d'icelui? (int. Bourassa) 5450.

Commerce : agents en 1905 et 1906, (mot. Wilson pour doc.) 250 ; traités de commerce intéressant le Canada, bill (n° 17) modifiant loi y relative, 1re l., 680 ; 2e l., 1601-1602 ; comité et 3e l., 1602 ; commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, est-il dans un état satisfaisant ? (int. Macdonell) 4409 ; ministère, (sub.) 7291.

Commerce et navigation, tableaux statistiques, dépôt, (int. Henderson) 7, fautes, impression, (int. Daniel) 288, explication par l'hon. M. Paterson) 438 ; rapport, dépôt, (int. Borden) 1128.

Commission des chemins de fer : frais d'entretien et d'administration, (sub.) 7746 ; combien coûte la commission, par année ? (int. Bergeron) 7884.

Commission des eaux limitrophes : rapport, (dépôt par l'hon. M. Fisher) 533.

Commission du chemin de fer Transcontinental-National, (voir " Chemin de fer Trs. Nat.", lettre " C "),

Commission d'économie interne, message de Son Excellence, (lecture par sir Wilfrid Laurier) 227.

Commission géologique, (sub.) 3259.

Commission des transports : projet de résolusion Bennett demandant discussion immédiate du rapport de la commission, (débat) 1613 et sui., 3816 et suiv., 4224 et suiv.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5, 578 ; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot. Laurier) 6 ; nouveaux membres, (mot. Laurier) 4582.

Compagnie dite " Accident and Guarantee Company of Canada ", bill (n° 106) pour en changer le nom en celui de la " Royal Accident Company of Canada ", 1re l., 4250; 2e l., 4553 ; comité et 3e l., 6772.

Compagnie d'amélioration des rivières de l'Ouest, bill (n° 58) la constituant en corporation, 1re l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 3703.

Compagnie dite " American Bank Note Company ", paiements à elle faits, (int. Foster) 916.

Compagnie dite: " Annuity Company of Canada ", bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 2856.

Compagnie d'assurance: contre l'incendie, chartes, (mot. Macdonell pour doc.) 249; commission d'enquête, conduite de l'enquête, (mot. Foster pour doc.) 250.

Compagnie d'assurance dite " British-American ", bill (n° 112) y relatif, 1ère l., 4759: 2e l., 5004 ; comité et 3e l., 5447.

Compagnie d'asurance " Dominion ", contre l'incendie, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2856; amendement du Sénat, transférant siège social de la compagnie de Vancouver à Toronto, 4548.

Compagnie d'assurance dite " Fraser's Fire Insurance Company ", bill (n° 110) y relatif, 1ère l., 4663; 2e l., 5004; comité, 5447; comité et 3e l., 6772.

Compagnie d'assurance mutuelle des manufacturiers de l'Est du Canada, contre l'incendie, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1re l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 5447.

Compagnie d'assurance d'Ottawa, sur la vie, bill (n° 121) la constituant en corporation, 1ère l., 5084; 2e l., 5084; 2e l., 5134: comité et 3e l., 6772.

Compagnie d'assurance dite " Residential Fire Insurance Company ", bill (n° 28) la constituant en corporation, 1re l., 832; 2e l., 1081.

Compagnie dite " Athabasca Fish Company ", baux, loyer, opérations, etc., (mot. Ames pour doc.) 1103, 3970; baux et arrangements avec le Gouvt, (mot. Ames pour doc.) 1103, 6038, 6445.

Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", examen des livres et des comptes, (int. A. K. McLean) 4011.

Compagne de la baie d'Hudson: réclamation de ses serviteurs retraités, (int. Foster) 1180, 6187.

Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company", bill (n° 81) la constituant en corporation, 1ère l., 1985; 2e l., 2206; comité, 4549, 4584, 4594, 4704, 3e l., 4705.

Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood: enquête, (mot. Geoffrion demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842; 3e et 4e rapports du comité des comptes publics au sujet de cette compagnie, (mot. Finlayson pour adop.) 3966.

Compagnie dite "Chatham Cordage Company", amendes à elles imposées, (int. Clements) 4180.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) y relatif, 1ère l., 832; 2e l., 1081: comité, 2176; (mot. McIntyre pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2606; comité, 3272; 3e l., 3281.

Compagnie de chemin de fer électrique de la Colombie-Anglaise, etc., bill (n° 52) ratifiant certaines conventions entre elle et lord Strathcona, R. B. Angus, etc., 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2856.

Compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière, bill (n° 71) la constituant en corporation, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703.

Compagnie dite "Erie and Ontario Power Company", bill (n° 168), du Sénat, 1ère l., 7413; 2e l., et discussion en comité par tour de faveur, (mot. Conmee) 7692.

Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada", bill (n° 164) pour l'autoriser, 1ère l., 6951; 2e l., 7925; comité, 7518: comité et 3e l., 7616.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta, travaux d'irrigation, but de la compagnie, (observ. M. S. McCarthy), débat, 2572, 2609; M. McCarthy, 2572; l'hon. M. Oliver, 2579; M. W. J. Roche, 2590; M. Knowles, 2603, 2609; M. Ames, 2622; M. McIntyre, 2634; M. Bristol, 2637; M. Turriff, 2653; suite de la discussion: M. Lake, 2724: M. Macpherson, 2733; M. Ames, 2735 et suiv.; l'h. M. Foster, 2736 et suiv.; M. Carvell, 2740; M. Bennett, 2746; M. R. L. Borden, 2751; M. Knowles, 2756; l'h. M. Oliver, 2763 et suiv.; M. A. K. Maclean, 2774 et suiv.; M. Herron, 2781 et suiv.; M. Bristol, 2792 et suiv.: M. Northrup, 2800; mot. McCarthy, 2579, mise aux voix, et rejetée, 2812-2813-2814.

Compagnie dite "Georgian Bay and Seaboard Railway Company", bill (n° 14) y relatif, 2e l., 732; comité et 3e l., 1853.

Compagnie internationale de papier, brevet, bill (n° 73) y relatif, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3886.

Compagnie d'irrigation Robins, demande de terrains, (int. Ames) 499, (mot. Ames pour doc.) 509; projet, travaux, achat de terres, etc., (int. Ames) 1097, 1176-1177-1178; nature du sol, eau, etc., rapport par M. Stewart, (int. Ames) 2211.

Compagnie dite "Jordan Light, Heat and Power Company", bill (n° 115) ayant pour objet de la fusionner avec la "Erie and Ontario Development Company, Limited", sous le nom de "Jordan Erie Power Company", 1ère l., 4814; 2e l., 5004; (mot. German pour discussion en comité) 7692, 7910; en comité, 8133 et suiv.: 3e l., 8134.

Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company"; fusionnement avec la "Jordan Light, Heat and Power Company", article du "News", observ. Bennett) 7100.

Compagnie dite "Lake Superior Power Company", bill (n° 125) y relatif, 1ère l., 4992; 2e l., 5084; 2e l., 5134; comité et 3e l., 5760.

Compagnie dite "Live Stock Insurance Company of Canada", bill (n° 151) afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.

Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company of Canada", bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2856; amendements du Sénat, 4551.

Compagnie dite "Nichols Copper Company", bill (n° 119) pour prolonger validité de certains de ses brevets, 1ère l., 5084; 2e l., 5084; 2e l., 5134; comité et 3e l., 5759.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. Wilson pour doc.) 248; (mot. Monk pour doc.) 1106; combien d'Européens ont pris des inscriptions de homesteads d'après leur contrat avec cette compagnie? etc., moyens de propagande? etc., (int. Ross) 1186-1187; comptes non arrêtés, réclamations à payer à titre d'indemnités, (int. Foster) 1990; enquête, (avis de mot. Monk pour faire comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5671, (mot. Monk à cette fin), débat, 5955 et suiv., rejetée, 6031.

Compagnie dite "Ontario and Quebec Railway and Ferry Company", bill (n° 88) la constituant en corporation, 1ère l., 2494; 2e l., 2609; comité et 3e l., 5004.

Compagnie dite "Owen-Sound Bridge and Terminal Company", bill (n° 66) la constituant en corporation, 1ère l., 1522; 2e l., 1937; retrait de ce bill, (mot. Campbell) 3841.

Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice: bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 5242; 2e l., 5420, 5610; comité et 3e l., 6772.

Compagnie dite "Port-Arthur Power and Development Company": bill (n° 167) pour l'autoriser, 1ère et 2e l., 7319; 2e l., 7411; 2e l., 7692, et discussion en comité.

Compagnie dite "Provincial Wrecking Company", paiements à elle faits? (int. Perley) 2928.

Compagnie dite "Prudential Life Insurance Company of Canada", bill (n° 163) pour l'autoriser, 1ère l., 6815; 2e l., 7025; comité, 7517; comité et 3e l., 7615.

Compagnie dite "Prudential Savings Company", bill (n° 80) la constituant en corporation, 1ère l., 1985; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3704.

Compagnie dite "Quebec Coal Company", réclamation au sujet du quai de Québec, (sub.) 6124.

Compagnie d'assurance dite "Residential", contre l'incendie, bill (n° 161) pour l'autoriser, 1ère l., 6704; 2e l. et comité, 7206.

Compagnie dite "Rock Life Insurance Company of Canada", bill (n° 149), afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.

Compagnie d'assurance dite "Royal Victoria, sur la vie, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2858.

Compagnie dite "Standard Chemical Company", (mot. Robitaille pour doc.) 751; relations avec le département des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur, (mot. Robitaille pour renseignements) 7731 et suiv.
Compagnie dite "Sub-Target Gun Company", (mot. Foster pour doc.) 752.
Compagnie de téléphone Bell: différend avec ses employés, enquête, (sub.) 6805.
Compagnie de téléphone de Bonaventure et Gaspé: bill (n° 126), du Sénat, ayant pour objet de la constituer en corporation, 1ère l., 5035; comité et 3e l., 6186.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan; imposition de ses terres, (int. Lake) 3479.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du chemin de fer de la baie d'Hudson, bill (n° 11) la constituant en corporation, 1ère l., 534; 2e l., 732; comité et 3e l., 2531.
Compagnie dite "Travellers' Indemnity Company of Canada", bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 5084; 2e l., 5134; comité et 3e l., 5447.
Compagnie dite "North Western Trusts and Loan Company", bill (n° 31) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité, 4137.
Comptes publics: dépôt, (int. Borden) 9; (mot. Borden pour dépôt de doc. devant le comité des) 2560, (observ. Borden) 3573 et suiv.; 3e et 4e rapports, (mot. Finlayson pour adop.) 3966; 6e rapport, (mot. Barker pour discussion, et impression, inscription, aux procès-verbaux, du texte des délibérations accompagnant ce rapport) 4924, (débat sur conclusions du sixième rapport, 5184 et suiv.; suite du débat sur le sixième rapport, concernant construction du Transcontinental) 5244 et suiv.; amend. Walsh, 5271; sous-amend. Johnston, 5272, adopté, 5277; comité des, (mot. Laurier, demandant que ce comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre) 5731; comité des, (mot. Geoffrion pour adop. du 11e au 24e rapport inclusivement) 6952; (mot. Borden concernant les documents déposés devant le comité) 7321.
Conférence coloniale de Londres : quand ? Le Canada y sera-t-il représenté ? etc., (int. Monk) 922 ; le Gouvernement y proposera-t-il un tarif de préférence interimpérial ? (int. Monk) 924-925 ; programme, (int. Monk) 2720 ; correspondance à ce sujet, (mot. Monk pour doc.) 3096 ; date ; attitude du Gouvernement canadien, (int. A. Lavergne) 3282 ; impression des documents, (int. Foster) 3382 ; le premier ministre y assistera-t-il ? (int. Borden), débat, 5422 et suiv.; correspondance, (int. Borden), débat, 5694 et suiv.; dépenses des ministres, (sub.) 8209.
Conférence interprovinciale au sujet des subventions aux provinces : rapport, (int. Smith) 503 ; documents y relatifs, dépôt, (int. Borden) 728.
Conseil impérial : création, correspondance à ce sujet, dépêche publiée dans la "Gazette", de Montréal, (int. Bourassa) 4817.
Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852.
Conserves alimentaires : inspection, (projet de résolution Fisher) 542 ; inspection, nomination d'inspecteurs, (mot. Fisher), débat, 832 et suiv.; bill (n° 33) à l'effet de pourvoir à l'inspection des conserves en boîtes, des
Conserves alimentaires—*Suite.*
viandes et du poisson, 1ère l., 868 ; 2e l., et comité, 1347 et suiv.; comité, 1664 et suiv.; 2052 et suiv.; 3e l., 2302 ; (amendements du Sénat) 6958 ; 3e l., 6960, 6961.
Convention de Berne : proclamation par les tribunaux du Canada, (int. Devlin) 7916.
Cook, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5013.
Copper-Cliff : bureau de poste, enquête, (int. Boyce) 4181 ; (mot. Boyce pour doc.) 4601.
Cour d'appel dans la Colombie-Anglaise : établissement, (int. Ross) 5102.
Cour du Banc du Roi au Manitoba : nomination d'un nouveau juge, (int. W. J. Roche) 5012.
Cour d'échiquier : cause le Roi et Lyon vs McKenzie et al, (mot. Herron pour doc.) 2929, (dépôt par l'hon. M. Oliver) 4992 ; registraire, appointements, (sub.) 6443; traitement du registraire, (projet de résol. Aylesworth) 7458 ; bill (n° 171) pour modifier la loi à ce sujet 1ère l., 7459 ; 2e l., comité et 3e l., 7756-7757.
Cour supérieure de la province de Québec : juges ayant demandé un congé depuis six mois, (int. Delisle) 3073.
Cour suprême du Canada : bill (n°) ayant pour objet de modifier la loi relative aux appels de la province de Québec devant la cour suprême, 1ère l., 1657 ; nomination d'un nouveau juge choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int. Delisle), 3073 ; (sub.) édifice, annexe à la bibliothèque, 3742 ; bibliothèque, achat de livres, (sub.) 7908.
Cour suprême de la Colombie-Anglaise : poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (observ. Aylesworth) 600 ; (int. Macpherson) 744, nomination de M. le juge Clements, (int. McCarthy) 1093.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: réorganisation, (mot. Crocket pour doc.) 3758-3759 ; nomination d'un septième et nouveau juge, (int. Foster) 6953.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance (int. Borden) 244, 2277 ; débat, 2277 et suiv., 3077: 3093, 7202, (mot. Borden pour doc.) 250; (int. Borden), débat, 4043 et suiv.; proposition d'amendement, 4049, mise aux voix et rejetée, 4077; vacance, (int. Boyce) 6953; vacance, nécessité de nommer un nouveau juge, (observ. Borden) 5677.
Cour suprême de la Saskatchewan : traitement des juges, (projet de résol. Aylesworth) 6564.
Cow-Bay (Port-Morien), brise-uames, (sub.) 6198.
Crapaud, I.P.-E., dragage, coût, etc., (int. McLean) 3075.
Creek Gibson : travaux, (int. Martin) 2659.
Creek Maclaren : chaussée, parachèvement, (int. Hughes) 484.
Cross-Point : quai, achat de bois pour prolongement, (int. Bergeron) 1445 ; quai, (sub.) 6275.
Cuivre : achat depuis le 1er puillet 1906, (int. Wm Wright) 4009.
Culloden : brise-lames, (sub.) 6199.
Cunning-Cove : quai, chemin y conduisant, (int. Perley) 2928.

DALHOUSIE : port, travaux, (sub.) 6254.
Damen, William A., brevet d'invention, bill (n° 8) y relatif, 1re l., 533 ; 2e l., 732 ; en comité, 1805, 1853 ; 3e l., 1853 ; amendement Pringle, 1806, retiré (M. Bergeron) 1853.

Dauphin : édifice public, (sub.) 8044.
Dayley, M. B. A., emploi, (int. Armstrong) 2048.
Débats : comité des, nomination, (mot. Laurier) 578, 579 ; responsabilité concernant la publication des procès-verbaux et du compte rendu des débats, (observ. Laurier, Fisher et Bergeron) 3774, 3789 ; inaction du comité, (observ. Bergeron) 7201 ; compte rendu officiel, appointements des traducteurs, augmentation, (sub.) 8199; (discussion): M. Bergeron, 8199 et suiv.; l'hon. M. Foster, 8199, 8202 et suiv.; l'hon. M. Lemieux, 8200, 8205, 8207 ; l'hon. M. Fielding, 8200, 8203 ; M. Ethier, 8201 et suiv.; M. l'Orateur, 8203 et suiv.; l'hon. M. Fisher, 8207 ; M. Henderson, 8207.
Débats : publication de la version française, retard, (observ. Bergeron) 602, (observ. Beauparlant) 3658, observ. A. Lavergne, son projet de résolution concernant l'usage officiel de la langue française, (voir aussi " Langue française ", lettre " L "); discussion : M. A. Lavergne, 3765 et suiv.; M. Bourassa, 3779 et suiv.; M. Sproule, 3780, 3785 et suiv.; l'hon. M. Fisher, 3789 et suiv.; M. Bergeron, 3789 et suiv.
Décrets de l'Exécutif : codification, commission à cette fin, (int. Foster) 4807, (int. Borden) 5102.
Denrées alimentaires : (voir " Conserves ", lettre ' C "); falsification, bill (n° 127) modifiant la loi y relative, 1re l., 5085 ; 2e l. et comité, 6446 ; 3e l., 6466.
Dépêches : transport entre Harbour-Au-Bouche et la gare, (int. Lancaster) 504 : entre la gare et le bateau traversier, à Cap-Tourmentin, (int. Martin) 593; expédition en Angleterre, par les steamers "Empress", (int. Daniel) 1096; transport à l'est de Toronto, (int. Macdonell) 1160; entre Nicolet et Saint-Grégoire, (int. Bergeron) 1435 ; transport par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, marché à ce sujet, (int. Martin) 1437; transport entre Coldwater et Lovering, (int. Bennett) 2211; entre Victoria-Harbour et la gare, (int. Bennett) 2212; transport à Lansdowne, (int. Taylor) 2665; transport dans district de Michipicoten, (int. Boyce) 2922; transport entre la rivière au Saumon et Hectanooga, soumissions, (int. Boyce) 4760.
Dépenses casuelles en général, immigration chinoise, etc., (sub.) 7092.
Dépenses publiques: (motion de blâme par M. R. L. Borden), débat, 8073 et suiv.; mise aux voix et rejetée, 8091-8092.
Députés: démission d'un député, (l'hon. C. S. Hyman), 3; députés nouveaux, 3, 484, 1428, 5179, 5241; députés présentés, 3, 533, 1522, 4412, 4508, 5241 ; élection de M. Jacques Bureau, (M. l'Orateur) 4176; distribution des sièges des députés, (observ. Talbot) 6065.
Détroit de Northumberland: possibilité de construire tunnel sous ce détroit, le Gouvt fera-t-il faire études et rapport à ce sujet? (int. J. J. Hughes) 6564.
Dimanche: loi concernant l'observance du, interprétation, (int. Ames) 4760; prohibe-t-elle la distribution de publications américaines pour les écoles du dimanche? (int. Marshall) 5181; services d'hommes de loi, (sub.) 7091.
Dion, Ulric: emploi, (int. A. Lavergne) 7094.
Discours du trône, 3, 8223; retard dans distribution du texte imprimé, (observ. Taylor) 6; mot. Laurier pour mise à l'étude, 5.
Distilleries et brasseries: défense de vendre leurs produits pour consommation locale dans les municipalités où la loi de tempérance a été appliquée, pétitions à cette fin, (int. Taylor) 4595.
Documents: dépôt d'un état indiquant documents dont dépôt fut ordonné au cours de la dernière session, (int. Borden) 602; (demande de divers documents par M. R. L. Borden) 1913, (par l'h. M. Foster) 2276, dépôt des documents, retard, (observ. Northrup) 2851, (observ. Foster) 3000, (rép. par l'h. M. Oliver, l'h. M. Aylesworth et l'h. M. Emmerson à observ. Foster) 3094; (nouvelles observ. Foster) 3094; documents demandés, liste, (mot. Borden demandant dépôt de ces documents) 3742; traduction et impression, retard, (observ de M. A. Lavergne), débat, 3765 et suiv.; M. Bourassa, 3781 et suiv.; (demandes de divers documents par MM. J. D. Reid, W. F. Maclean, Foster et Macdonell) 4016, 4017; (demande de documents par M. R. L. Borden) liste, 6064, 7730, 8212.
Dorchester: quai, (sub.) 8046.
Douanes: remboursement de droits, (mot. Foster pour doc.) 602; droits perçus sur instruments aratoires, outils, etc., (int. Henderson) 980; droits perçus, en 1905-1906, sur certains instruments, aratoires et autres, (mot. Henderson pour doc.) 1104-1105; droits perçus à Sydney-nord, Sault-Sainte-Marie, droits sur voitures de fermes, (int. Lefurgey) 2206; ministère des Douanes, (sub.): administration, 2854; modification de la loi des douanes, (mot. Paterson pour comité sur projet de résolution) 5017; bill (n° 134), concernant les droits de douane, 1ère l., 5172; 2e l. et comité, 5678 et suiv., comité, 5732 et suiv., amend. Schaffner à l'item 445, 5743, rejeté, 5798; amendements à la loi des douanes, lus et adoptés, 5798; 3e l. du bill, 5798; amendement Borden demandant renvoi de la 3e l., et réservant au Parlement d'autoriser le Gouverneur en conseil à appliquer le tarif intermédiaire, 5801, rejeté, 5812-5813-5814; 3e l. et adop., 5814; conduite du ministre relativement à l'incendie d'une certaine propriété, (observ. Johnston) 5892; modification de la loi des douanes, projet de résol. Paterson à cette fin, 6969 et suiv.; bill (n° 165), à cette fin, 1ère l., 6979; 2e l., comité et 3e l., 7728.
Doucet's-Landing: quai de pilotis, (sub.) 6276.
Doukhobors: recensement de leurs colonies en 1905 et 1906, rapport de M. Spears, (mot. Ames pour doc.) 2214; établissements dans la Saskatchewan depuis le 1er octobre 1906, (mot. Cash pour doc.) 4601.
Dolsen: cimetière, travaux de protection, (int. Clements) 4599.
Dover: quai, (sub.) 8046.
Dragage: dans les Provinces maritimes, (sub.) 7192.
Dragueurs: état relatif aux noms, domiciles, départs, etc., des dragueurs " W. S. Fielding ", " Saint-Laurent " et " George McKenzie ", (mot. McLean pour doc.) 287.
Dragueur " W. S. Fielding ": creusage à Pictou, (int. A. A. McLean) 1663, 1854; vote du premier crédit pour construction, où construit? etc., (int. Taylor) 3287.
Dragueur " Galveston ": achat, (int. Monk) 594.

Dragueur "Montague", où employé en 1906? (int. T. Chisholm) 3075; équipage, dépenses, etc., (int. Martin) 3289.
Dunnville: salle d'armes, (int. Lalor) 490.
Dubé, R. P.: renvoi de service, rapport au sujet de l'incendie de "l'Aberdeen", (mot. Gauvreau pour doc.) 2040.

ECOLES d'instruction militaire, (int. Northrup) 492.
Edifices publics: accès dangereux, (observ. Taylor) 179; coût, (int. Armstrong) 1436, (sub.) 4150; salaires des surveillants, aides, etc., (sub.) 4175; effondrement de la tour de l'Ouest, enquête, frais, (int. Blain) 4815.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168; édifice public, (sub.) 8045.
Elections: fédérales contestées, M. l'Orateur, 1; élection de London, enquête, (int. Blain) 234; élections de 1904, proclamations affichées dans certains comtés du Manitoba, (mot. Roche pour doc.) 287; élections fédérales: bill (n° 16) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 633; élections de London, 1905, Elgin-est et Bruce-nord, 1906, instructions données, etc., (mot. Barker pour doc.) 831; manœuvres frauduleuses de Z. Hall, receveur de la poste à l'Anse Sainte-Croix, N.-E., (int. Borden) 1099; élection contestée, pétition renvoyée, (division Saint-Antoine, Montréal) M. C. Marcil, 1520; élection de M. Devlin à Nicolet, appels aux préjugés et au fanatisme, (voir "Nicolet", lettre "N"); élection à London, (int. Foster) 1852; M. Jacques Bureau solliciteur-général, nouvelle élection à Trois-Rivières, bref, (M. l'Orateur) 3200: élection à London, mandat de "supersedeas", (M. l'Orateur) 3381; ingérence des employés publics dans les élections, (observ. Borden), débat, 6863 et suiv., (mot.) 6869, rejetée, 6890.
Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 60) ayant pour objet de la réglementer, 1ère l., 1340; 2e l. et comité, 2302, 4765; prop. d'amendement Lancaster, 4766, rejetée, 4804; prop. d'amendement Borden, 4805, adoptée, 4805; comité, 4819; inspection, appointements, (sub.) 6811, 6812; bill (n° 111) concernant l'inspection des installations électriques, 1ère l., 4759; 2e l. et comité, 7223 et suiv.; 3e l., 7455; bill (n° 60) 3e l., 5103, amend. Borden, 5104, rejeté, 5110; amend. Sproule, 5110, rejeté, 5114; amend. Lancaster, 5114, rejeté, 5125: (amendement du Sénat) 6957, adopté, 6958.
Emerson: percepter de douanes à, maintien en fonctions, (int. Roche) 1611.
Emmerson, l'hon. H. R., ministre des Chemins de fer et Canaux, démission, explications: sir Wilfrid Laurier, 5724; l'hon. M. Emmerson, 5725; (observ. Borden) 5837 et suiv.
Emplois: emplois de certaines personnes, (int. Staples) 3080.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 1343, 1523; fonds de prévoyance, création, bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 1551; 2e l. et comité, 3000, 3036; 3e l., 3097; amend. du Sénat, 5019; employés à Ottawa, salaires, quels sont-ils? (int. McLean) 2208, 2362, 2720, (mot. McLean pour doc.) 2931.
Emprunts: temporaires, combien depuis 1896, (int. Foster) 243; échéance prochaine de certains emprunts, (int. Maclean) 6564, 7618.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résolution Fisher) 534 et suiv., 681 et suiv., bill (n° 20) à cette fin, 1ère l., 727; impression du bill, (int. Smith) 1130; 2e l., 2494; comité, 2539: 3e l., 2557; entrepôts frigorifiques et chambres de maturation construits par le Gouvt, vente, (int. Armstrong) 735; à quand projets de loi modifiant loi électorale? (int. Borden) 2724; transport en entrepôts frigorifiques, mesures à prendre, (mot. Smith) 5279, rejetée, 5334; entrepôts frigorifiques pour la conservation de produits d'une nature périssable, (sub.) 8036.
Entrepreneurs: dépôts par eux faits, (int. Foster) 1434, (mot. Foster pour doc.) 1613, 3575.
Epizooties: police sanitaire des, (sub.) 8036 et suiv.
Escoumains: prolongement de la jetée, (sub.) 6278.
Eskasoni, N.-E., quai, (sub.) 6206; bureau de poste, construction, (int. Bergeron) 6206.
Esquimault: bassins de radoub, etc., abandonnés par autorités impériales, dépenses, etc., (mot. Monk pour doc.) 508; frais d'entretien de cette station navale, (int. Monk) 925, 1093, défense de cette station navale, (int. Hughes) 3481.
Etudes techniques: installations du personnel, agrandissement, (sub.) 6429.
Explications sur faits personnels: M. Copp, entrefilet du "Telegram", de Saint-Jean, au sujet de la candidature du Dr Weldon dans l'élection partielle de Queen et Shelburne, 287; M. A. Lavergne, chez le premier ministre, avec délégation de libéraux de Montmagny, article du "Soleil", 2563 et suiv.; défense par M. Burrows, député de Dauphin, d'enlever du bois de sa concession forestière, pour chauffage, (article du "Telegram", de Winnipeg), M. Burrows, 2915; article du "Globe", M. Ward, 3383; article du "Nationaliste", M. Dubeau, 3968; article du "Soleil", M. A. Lavergne, 4184: juge puisné de la cour de comté de Simcoe, article du "Northern Advance", L. G. McCarthy, 4509; absence du comité des chemins de fer, article du "World", de Toronto, (M. Clements) 4527; imputations de M. Boyce, (M. Wm Roche) 7290.
Exportations: exportation de produits agricoles depuis cinq ans, (mot. E. D. Smith pour doc.) 508-509; exportation d'articles en cuir du Canada au Royaume-Uni, de 1897 à 1905, (int. Monk) 1084; exportations en Allemagne, chiffre, (int. Lalor) 1162; exportations du Canada aux Etats-Unis, par provinces, (mot. Clements) 1168; exportation de l'énergie électrique, etc., (voir 'Electricité," lettre "E"); exportation d'instruments aratoires, de 1904 à 1906, (int. Henderson) 1603; exportation de pommes, de foin, de sucre et de sirop d'érable en 1905 et en 1906? (int. Desjardins) 2666; exportations en 1906, valeur, (int. Armstrong) 4010.
Exposition ichtiologique du Canada, (sub.) 6084.
Exposition de Londres en 1908, (sub.) 8039.
Exposition de Toronto et de Sherbrooke: dates, (int. Macdonell) 2674, exposition en général, (sub.) 7090.

FACTEURS et factage: (voir "Postes," lettre "P.").
Femmes, libations et rapines: allusion de M. Fowler à certains députés et ministres, (sur discussion du bill (n° 36), ayant pour

Femmes, libations et rapines—*Suite.*
objet de prévenir et de régler les grèves et lockouts) 3425 et suiv.; (voir aussi, à ce sujet : MM. Fowler, Foster, etc., lettre "F" et "Assurances," lettre "A"); allusion de M. Fowler à certains députés, etc., motion de M. Bourassa invitant M. Fowler à prouver ses accusations ou à se rétracter, (avis) 5677, (mot.) débat sur icelle ; 5828 et suiv., mot. contraire au règlement, (déc. de M. l'Orateur, 5828-5830-5831, 5833, 5835, 5836 ; vote maintenant la décision de M. l'Orateur, 5836.

Fer : fer en gueuse, importation, à quels ports d'entrée déclaré ? (int. Bennett) 733 ; fer et acier, primes, combien payé à ce titre ? (int. Marshall) 3074 ; fer, acier et plomb, production, (int. T. Chisholm) 4179, (mot. Marshall pour doc.) 4185 ; fer et acier, primes, abrogation du chapitre 8 des statuts de 1899 et du chapitre 68 des statuts de 1903, et création de nouvelles dispositions, (projet de résol. Fielding) 4761, retiré, 5950 ; nouveau projet, 6062 ; primes, (sub.) 7092.

Fermes expérimentales ou d'expérimentation, (voir "stations agronomiques," lettre "S").

Fernie : édifice public, (sub.) 4173.

Ficelle d'engerbage : tarif, 1249 et suiv ; prime, (int. Cockshutt) 1662 ; saisies en 1906, (int. Wilson) 2208 ; machines pour la fabriquer, évaluation, droits, (int. Reid) 3746 ; projet de résolution Fielding, retiré, 5950, nouveau projet, 6062, 7726, (adopté) 7728 ; bill (n° 178) concernant la fabrication de ficelle d'engerbage au Canada, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 7728 ; amendements du Sénat, 8213.

Finance : présentation d'un bill provisoire de, (avis par l'hon. M. Fielding) 5447, 5564-5565, bill (n° 141) 1ère et 2e l., 5566 ; 2e l., comité et 3e l., 5731-5732.

Fleuve Colombie : travaux, (sub.) 7188.

Fleuve Fraser : travaux, (sub.) 7189.

Fleuve Saint-Jean : contamination de ses eaux, (int. Wilmot) 6193 ; fleuve et tributaires, sub.) 6216 ; quais dans eaux de marée, (sub.) 6258 ; dragage, (int. Wilmot) 6819, 7193.

Fleuve Saint-Laurent : chenal, établissement au Cap-Saint-Charles, (int. Monk) 593 ; travaux au Cap-à-la-Roche, (int. Monk) 595, (sub.) 5445 ; travaux en général, coût, (int. Bergeron) 2368 ; creusage du chenal, (sub.) 5945 ; travaux à l'entrée du canal des Galops, primes, (nouveau projet de résol. Fielding) débat, 7651 et suiv., (projet de résol. adoptée) 7725 ; bill (n° 173) concernant fer et acier produits au Canada, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 7725-7726 ; (sub.) 7742.

Flore du Canada : publication d'un ouvrage à ce sujet, (int. McLean) 3263.

Foin : permis d'en couper dans le district de Prince-Albert, à qui accordés, et pour combien de temps ? (int. Bourassa) 7753, (2e réponse de l'hon. M. Oliver) 7917.

Forage, (sub.) pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259.

Forces hydrauliques du Canada : affermage, cession, etc., (mot. Monk pour doc.) 251.

Fort-Saskatchewan : pose d'une clôture autour d'un parc, marché avec W. A. D. Lees, (int. Roche) 734, (mot. Roche pour doc.) 831.

Found, W. A.: allocation, (sub.) 7898.

Fournitures: achetées de Geo. T. Merwin, (int. Taylor) 487; achetées de F. C. Brooks & Cie, (int. Taylor) 488; de la "Canadian Fog Signal Company", (int. Taylor) 488; de Thomas Wilson et Cie, (int. Taylor) 488 ; de Charles Strubb, (int. Taylor) 489.

MM. Fowler, Foster, Bennett et Lefurgey, députés, grands propriétaires au Nord-Ouest, spéculations à même les fonds des Forestiers Indépendants, allusions par MM. D. Ross, Carvell et Em. Devlin, (sur discussion du bill (n° 36) ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves et lockouts) 3422 et suiv.; question de privilège, soulevée par M. Bourassa, 3541, (débat), 3541 et suiv., (suite), 4518 et suiv.; (voir aussi "Femmes", etc., lettre "F", et 'Assurances", lettre "A".

Fromage: établissements pour la maturation, combien, où situés, coût? etc., (int. Sproule) 979, (mot. Sproule pour doc.) 1187-1188; production totale de 1896 à 1906, prix, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int. Desjardins) 1183; nomination d'arbitres officiels à Montréal, (int. Beauparlant) 1661; manutentionnement du fromage, coût, (int. Armstrong) 4349.

Frontière: entre Canada et Etats-Unis, aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada, (mot. Lancaster pour doc.), débat, 1476 et suiv., (int. Armstrong) 1659 ,rapport de M. Daly, dépôt, (int. Armstrong) 3266.

Fruits : importation dans l'île du Prince-Edouard, (int. Martin) 1439.

Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7900.

Fumigation: stations de, (sub.) 3069.

Fusils: fusils Ross, achat, (int. Bergeron) 230; fusils à sous-cible, achat, (int. Stockton) 234, (mot. Foster pour doc.) 3189; fusils Ross fournis à la gendarmerie à cheval (int. Bergeron) 593, 636; fusils Sutherland, achat de hausses, (int. Foster) 744; fusils Ross, compagnie de, marchés conclus avec elle pour fournitures, (mot. Worthington pour doc.) 754; combien de fusils Ross livrés au Gouvt, de janvier à mars 1906, et payés; coût de ces fusils, etc., (int. Bergeron) 1164; fabrication à Hartford, Conn., (int. Worthington) 1444; qualité du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.), débat, 1447 et suiv., 3444; bayonettes pour le fusil Ross, (int. Worthington) 2664; importation de parties du fusil Ross, (int. Worthington) 2925; fusils à sous-cible, achat, (mot. Foster pour doc.) 3189; fusil Ross, correspondance à ce sujet, dépôt, (int. A Lavergne) 3383, 3661; fusil Ross, qualités de cette arme, (observ. Hughes), débat, 3853 et suiv.; M. Sam. Hughes, 3853, 3888 et suiv.; M. Wm Roche, 3855, 3859, 3869, 3874, 3879 ; M. Macpherson, 3859, 3880; M. Talbot, 3864, 3875, 3881, 3925 et suiv.; M. Worthington, 3877, 3881 et suiv., 3886 et suiv.; M. E. M. Macdonald, 3880; M. Johnston, 3882; M. Northrup, 3883, 3892 et suiv.; sir Frederick Borden, 3896 et suiv.; M. Bergeron, 3896 et suiv.; fusils à sous-cible, prix de revient ,etc., (mot. Foster pour doc.) 4014, 4105; usage du fusil Ross, accidents, (int. Worthington) 4182, 4183; différence entre le mécanisme du fusil Ross et celui des autres fusils, (mot. Hughes pour doc.) 4185; combien payé jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross? (int. Northrup) 4352, 5182; modèle des fusils Ross examinés par commission

Fusils—*Suite.*

qui a siégé en 1901, etc., (int. Worthington) 4355; rapports des commandants au sujet du fusil Ross, (int. Worthington) 4411; distribution de fusils Ross et Lee-Enfield, (int. Daniel) 4595; défauts du fusil Ross, (observ. Hughes) 5935.

GALT : bureau de poste, ameublement, etc., (int. Lennox) 744, soumissions, (int. Lennox) 1163.
Garth-Bay (lac Aylmer): quai, (sub.) 8047.
Gauvreau, C. A., député, deviendrait assistant greffier du Sénat, article de "l'Evénement", (observ. Gauvreau) 6064.
Gaz: inspection, appointements, (sub.): 6811, 6812.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: fusils Ross à elle fournis, (int. Bergeron) 593, 636; rapport annuel, (dépôt) 3661; bateau-police à la baie d'Hudson, construction, 6124: gendarmerie, (sub.) 6949, 8056; indemnités à des membres de la gendarmerie, pour blessures, (sub.) 8058.
"George E. Smith Lumber Company", brevet d'invention, bill (n° 10) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; 3e l., 1853.
Gervais, Alphonse: emploi, (int. Monk) 5242.
Giddens, M.: nommé secrétaire particulier du ministère du Travail, (sub.) 7907.
Glace-Bay: port, travaux, (sub.) 6209.
Goderich: port, travaux, (sub.) 7141.
Goélette Lena M.": naufrage, (mot. Sinclair pour doc.) 3290.
Gouverneur-général : bureau du secrétaire, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852.
Gowan, hon. James, sénateur, démission, (int. Bennett) 3743.
Grain: exportation, (int. Daniel) 492; quantité expédiée à Montréal en 1906, (int. Bennett) 590; grain reçu à Montréal, des lacs Supérieur et Michigan, en 1906, (int. Bennett) 1082.
Grains, étalons de, impression de dépositions à ce sujet, (int.Hughes) 239.
Graines: graines de semence, division au département de l'Agriculture, combien de personnes y employées? (int. Armstrong) 1178; rapports adressés aux marchands de graines, plaintes des cultivateurs, (int. Armstrong) 1179.
Grand-Bend: jetée, dépenses, (int. Armstrong) 7144.
Grande-Bretagne et ses colonies: projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles), débat 2932: M. Sam. Hughes, 2932 et suiv., 2971, 2975, 2993 et suiv.; M. Bureau, 2939 et suiv.; M. T. Chisholm, 2951 et suiv.; M. C. R. Devlin, 2967 et suiv., 2990, 2992, 2995; M. E. D. Smith, 2976 et suiv.; M. Bergeron, 2978; M. W. F. Maclean, 2981 et suiv.: M. Lake, 2983 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 2985 et suiv.; M. R. L. Borden, 2989 et suiv.
Grand-Etang: protection du chenal, (sub.) 6214.
Grand-Manan: quai, (sub.) 6255.
Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6281.
Grande-Rivière-de-Beaupré : quai, (sub.) 6280.
Grande-Rivière-au-Saumon : brise-lames, etc., (sub.) 8046.
Granger, Magloire, notaire: emploi, (int. Monk) 5451.
Greece's-Point, quai, bateaux qui s'en sont servis? (int. Perley) 2658.
Green, Philip D. et al.: bill (n° 155) concernant certains brevets à eux accordés, 1ère l., 6318; 2e l., 6772; comité et 3e l., 7401.
Grèves: grève de Lethbridge: en voie de règlement, (observ. Lemieux) 180; (int. Borden) 227, 287, 437; grève et émeute de Buckingham (mot. Bourassa pour doc.) 249; grève de Lethbridge, (observ. par l'hon. R. Lemieux) 439; entrevue du sous-ministre du Travail avec M. Mitchell, (int. Monk) 505; (int. Foster) 532; règlement de la grève, conditions, (int. R. Smith) 637. Grèves et chômages forcés (lockouts), bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1070; 2e l., (observ. Stockton) 1377 et suiv., rép. à M. Stockton par l'h. M. Lemieux, 1426: 2e l., 3097; comité, 3188; (mot. Lemieux pour amendement du titre du bill) 3188; grèves sur chemins de fer, (int. Clare) 3289; grève des téléphonistes à Toronto, télégramme de M. King, sous-ministre du Travail, (lec. par l'h. M. Lemieux) 3381-3382; bill (n° 36): en comité, 3383 et suiv.; projet de résolution Borden tendant à prévenir et à régler les grèves, (mot. Borden demandant nomination d'un comité pour étudier moyens à prendre dans ce but) 3814, (proposition d'amendement R. Smith, mise aux voix et adoptée, 3815 ; en comité sur bill (n° 36), 3926 et suiv., 3970 et suiv., 4106 et suiv., 4601 et suiv., 4925 et suiv.; 3e l., 5134 et suiv.; amend. Borden, 5126, rejeté, 5165; mesures à prendre pour prévenir et régler les grèves, (projet de résolution Borden), (voir "Ouvriers", lettre "O"; bill (n° 36) suite, 3e l., amendement Armstrong, 5166, rejeté, 5167; amendement Lennox, 5169, rejeté, 5170: 3e l. et adop., 5172; grèves sur le point d'éclater dans l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse, (int. Borden) 6036; application de la loi relative aux grèves, (observ. Lemieux), débat, 6181 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (déclaration de l'h. M. Lemieux) 6328, (observ. McCarthy) 7098, (int. Foster) 7287; (observ. Bole), débat, 7328 et suiv.; (int. Borden) 7514, 7730, 8212; (int. Maclean) 7515; (communication Lemieux) 8060, 8093.
Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 4138; yacht pour service de quarantaine, (int. Paquet) 4178; quai, prolongement, (sub.) 6290.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 4150.
Guerre sud-africaine: trophées présentés au gouvt canadien par le ministère de la Guerre, (int. Worthington) 491: terres aux vétérans, (mot. Hughes pour doc.) 756; soldats de la Colombie-Anglaise qui y ont pris part, (mot. D. Ross pour doc.) 3484; concession de terres aux vétérans, (int. Lake) 4815, (int. McCarthy) 7516, (int. A. A. McLean) 7754.

HADLEY, George William, bill (n° 118) ayant pour objet de lui accorder le divorce, 1ère l., 4925; 2e l., 5004; comité et 3e l., 5760.
Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6218.
Halifax: bassins de radoub, abandonnés par les autorités impériales au gouvernement fédéral, (mot. Macdonell pour doc.) 250; idem, dépenses, etc., (mot. Monk pour doc.) 508; houille fournie aux casernes, (int. Foster) 739; station navale, frais d'entretien, (int. Monk) 925, 1093; propriété de l'ancienne salle d'exercice, (mot. Foster pour doc.) 1750, 3575, 4252.
Hall's-Harbour : (sub.), 6219.

Hamilton : salle d'exercice, (sub.) 4151 ; bureau de poste, (sub.) 4152 ; port, (sub.) 7145.
Hampton, N.-E., directeur du bureau de poste, intervention dans élections, (int. Stockton) 240 ; (int. Borden) 6443.
Harrison, Thomas : gratification à sa veuve, (sub.) 6137.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du, appointements et dépenses, (sub.) 3051 ; bureau, à Londres, (sub.) 7007.
Henderson, Alexander, hon. juge, démission, (int. Borden) 2213, (mot. Borden pour doc.) 2215.
Henderson, D.: emploi, (int. Bennett) 3757.
Herbes marines : récolte à l'île Verte, (int. Monk) 5826.
Hepburn, W. H.: emploi, (int. Herron) 1607, 2367.
Higgin's-Shore : jetée, réparations, (sub.) 6248.
Hindous : arrivée et importation au Canada, (int. Smith) 243.
Homard : reproduction artificielle à la baie d'Egmont, établissement à cette fin, (int. Lefurgey) 750 ; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (mot. Herron) 770.
Homesteads (voir aussi Terres fédérales, lettre " Y ") : concession de certains homesteads, exécution des conditions, (int. Walsh) 1985 ; homestead ¼ s. e., sect. 16, t. 28, r. 1, ouest 3e méridien ; inscription, quand et par qui faite, culture, etc., (int. Lake) 2207 ; homesteads ¼ sud-est, sud-ouest et nord-ouest, sect. 23, t. 21, r. 8, ouest 2e m., inscription, etc., (int. Lake) 2209 ; homesteads non patentés, inspection en avril 1906, (mot. Ames pour doc.) 2214-2215 ; inscriptions de divers homesteads, à qui accordées, etc., exécution des obligations, etc., (int. Boyce) 5005.
Hôpitaux de marine, (sub.) 6054 ; (voir aussi " Marine," lettre " M ").
Houille : disette au Nord-Ouest, (int. Lake) 9 ; (int. Borden) 227, 287, 437 ; (observ. par l'hon. R. Lemieux) 439 ; concessions de gisements dans l'ouest, (int. Reid) 504 ; houille fournie aux casernes d'Halifax, (int. Foster) 739 ; soumissions demandées par le dépt de la Marine pour houille livrable à Sorel, (int. Ames) 746 ; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (mot. Herron) 770 et suiv., amend. Knowles, 793, mis aux voix et adopté, 829-830 ; transport à Montréal, (int. Northrup) 1436; houille pour la salle d'armes de Burford, marché à ce sujet, (int. Cockshutt) 1443 ; transport sur ligne du Nid-de-Corbeau, C.P.R., prix maximum, (int. Lake) 4816, 7094.
Huile à parquet : qualités et prix, (int. Clements) 5181.
Humbolt : édifice public, (sub.) 8045.
Hutchinson, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5014.
Hydrographie: études, (sub.) 7898.
Hyman, hon. C. S., démission comme député de London, (M. l'Orateur) 3, (int. Borden) 7, 95; (int. Foster) 532; (int. Borden) 601, (observ. Borden) 868, 1224, 1522; (int. Foster) 1852; télégramme de l'hon. M. Hyman, lecture par M. l'Orateur-suppléant, 2816, (int. Maclean) 2816; (int. Foster) 2816; retrait de la démission de l'hon. M. Hyman, (observ. Laurier), débat: sir Wilfrid Laurier, 2823 et suiv., 2826-2836 et suiv.; M. R. L. Borden, 2825 et suiv., 2837; l'hon. M. Foster, 2828-2832 et suiv.; (int. Borden), débat: M. R. L. Borden, 3202; sir Wilfrid Laurier, 3204; M. Bennett, 3206; M. Aylesworth, 3207; M. Miller, 3214; pièces relatives à la démission de M. Hyman, (mot. Borden demandant renvoi à un comité) 3270, correspondance, (mot. Sproule pour doc.) 3744 ; démission de M. Hyman, (observ. A. Lavergne), débat, 4913 et suiv.: M. A. Lavergne, 4913; M. l'Orateur, (déc.) 4916; l'hon. M. Aylesworth, 4916; M. Bourassa, 4920; (mot. A. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4915-4916; validation de la démission de l'hon. M. Hyman, (int. Borden) 5244; démission de l'hon. M. Hyman, (int. Borden) 5730; (int. Lennox) 7385; application de la loi électorale à ce sujet, (observ. Borden) débat, 6979 et suiv., 7025 et suiv.; amendement Borden, 7003, rejeté, 7088; démission, avis reçu, (M. l'Orateur) 7448.
ILES: île Beausoleil et île Baxter, île Bone, vente, (voir "Baie Georgienne," lettre 'B"); île ou parties d'îles vendues dans le district de Muskoka, (mot. Wm. Wright pour doc.) 510.
Ile d'Alma: enlèvement de pierres, (sub.) 6294.
Iles Kaïen: titres, (mot. Borden pour doc.) 4105.
Iles de la Madeleine: brise-lames et jetée, (sub.) 6295.
Ile Panmure: quai, construction, (int. Martin) 1608.
Ile du Prince-Edouard, stations de sauvetage, (int. Martin) 239; chemin de fer: expropriation de terrains, paiements, (int.. Martin) 486; dragage, (int. Lefurgey) 498; communications avec terre ferme pendant l'hiver, (int. Lefurgey) 530, 633, (observ. Lefurgey) 728; chemin de fer; pont de Hillsborough, coût, (int. A. A. McLean) 635; communications avec terre ferme pendant l'hiver, mesures à ce sujet, (int. Martin) 741; tarifs de transport des marchandises, (int. Martin) 742 ; wagons automobiles, mise en usage sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 748; vaisseaux naufragés, (mot. Lefurgey pour doc.), débat, 929 et suiv.; construction d'un tunnel, nouvelle enquête à ce sujet, (int. Lefurgey) 977; transport des dépêches par bateaux d'hiver, à qui adjugé? (int. Martin) 980; chemin de fer, collision, (observ. Emmerson) 1026; communications d'hiver avec la Nouvelle-Ecosse, (int. Chisholm) 1084; communications avec la terre ferme, (observ. Martin) 1115 et suiv., 1344 et suiv.; hangar à marchandises à Summerside, reconstruction, (int. Lefurgey) 1175; houille de qualité inférieure employée par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 1184; enquêtes au sujet d'employés du chemin de fer de l'I. P.-E., rapport, (int. Lefurgey) 1185; communications télégraphiques avec la terre ferme, (observ. Martin) 1344; wagons électriques sur le chemin de fer de l'I.P.-E.? (int. Martin) 1431; transport des dépêches par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Martin) 1437; importation de fruits, (int. Martin) 1439; stations agronomiques, établissement, (int. Martin) 1440; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) à cette fin, (voir "Employés", lettre "E"); subventions aux provinces, réclamations de l'I.P.-E., (int. A. A. McLean) 1856; affaires

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
du chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 1863; réclamations de la veuve James Wiggins et Charles McNalley, propriété incendiée par locomotive du chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 1864, (mot. Lefurgey pour doc.) 4601; service télégraphique, interruption, (int. A. A. McLean) 1865; chemin de fer de l'I.P.-E., embranchement O'Leary-West-Cape, (mot. Lefurgey pour doc.), débat, 1867 et suiv., 3575; rétablissement des communications par télégraphe, (int. Lefurgey) 1915; communications d'hiver, (int. Martin) 1987; maintien des communications, frais, (int. Lefurgey) 2046; communications télégraphiques, (int. Hughes) 2051, (int. Borden) 2052; navigation d'hiver, service des steamers, (int. Martin) 3287; communications avec la terre ferme en hiver, (mot. A. Martin pour doc.), débat, 3290 et suiv., construction d'un meilleur steamer, (int. Hughes) 3753; communications entre l'île et la terre ferme, sont-elles rétablies? (int. A. A. McLean) 3662; pêcheries, négociations avec les autorités fédérales à ce sujet, (int. A. A. McLean) 4010; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (observ. Lefurgey) 4014; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (int. Lefurgey) 4510; navires faisant le service entre l'I.P.-E. et la terre ferme dans quelle situation sont-ils? (int. Lefurgey) 4817, (int. Martin) 4995; réclamation du gouvt de l'île contre les autorités fédérales pour foin non livré par l'Intercolonial et pour remboursement d'argent payé sous protêt pour services des steamers "Minto" et 'Stanley", int. A. A. McLean) 5008; communications en hiver, (int. Martin) 5086; chemin de fer, (sub.): améliorations à Charlottetown, 7736; embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, 7736; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.): 7879; paiements à M. Kitchen, entrepreneur, (int. Martin) 8211.

Ile Rouge et île Verte: communications téléphoniques avec la terre ferme, (observ. Gauvreau) 973.

Ile Sainte-Anne: qui l'a louée? (int. Clements) 6192.

Ile Sainte-Hélène: il y faudrait un quai permanent, (observ. Gervais) 6178, 6180.

Iles Saint-Pierre et Miquelon: immigrants venus de ces îles, mesures prises ou à prendre pour les retenir au Canada, (int. Léonard) 5009.

Immeubles: achetés par le Gouvt depuis le 1er janvier 1904, (int. Blain) 3964, (mot. pour doc.) 4185.

Immigrants: combien arrivés en 1905? (int. Christie) 591, depuis 1904, (int. Lake) 1090; dépôt à Winnipeg, (mot. Borden pour doc.) 1105; sur quel nombre d'immigrants a-t-on payé des primes aux agents? (int. Wilson) 1162: combien arrivés depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903? (int. Lake) 1431; immigrants admis dans la milice canadienne, (int. Parent) 2719, (mot. Parent pour doc.) 3290; immigrants amenés par de fausses déclarations, M. King envoyé en Angleterre pour faire cesser ces manœuvres, (mot. R. Smith pour doc.) 3484; établissement des immigrants dans l'Ontario, article du "News", de Toronto, (int. Macdonell) 4811, 4818; agents chargés d'aider les immigrants à se trouver de l'emploi, (int. Barr) 5015; immigrants refusés, rapatriement, (sub.) 7481.

Immigration: circulaires adressées aux agents, (mot. Chisholm pour doc.) 287, (int. Lefurgey) 495; instructions aux agents, et réponses, en 1906, (mot. Lefurgey pour doc.) 600; agents dans l'Ontario, emploi, (int. Christie) 738; suspension d'agents, (int. Foster) 739; immigration dans les Provinces maritimes, encouragement, (int. Martin) 741; immigration française, le Gouvt se propose-t-il de la favoriser davantage, (int. A. Lavergne) 1181; agents pour les Cantons de l'Est, nomination, (int. Worthington) 1181, 1444; immigration française, propagande, agents, etc., (int. A. Lavergne) 1605; combien d'agents en Belgique? etc., (int. Paquet) 1861; combien d'agents en Allemagne? (int. Armstrong) 2047; immigration dans les Cantons de l'Est, du 1er juin 1896 au 1er janvier 1906? (int. Worthington) 2664; dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139, 4168; immigration européenne, prime aux agents, article du "Star", de Montréal, (int. A. Lavergne) 4664), (mot. Bourassa pour doc.) 4764; bill (n° 143) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 5672; 2e l. et comité, 5888; 3e l., 5892; emploi de certains agents, (int. Taylor) 5826; politique du Gouvernement au sujet de l'immigration, (observ. Lavergne), débat, 6329 et suiv., abolition des primes, (mot. Lavergne) 6340, rejetée, 6428; immigration des membres du clergé français chassés de France, fléau pour le pays, (paroles de M. Sam. Hughes) 6334, (protestation de M. Paquet contre ces paroles) 6566, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6839 et suiv., 6953; article du "Canada", (explication de M. Bergeron) 7287; agents et employés, (sub.) 6891; immigration, frais généraux, (sub.) 7480; loi de la Colombie-Anglaise concernant l'immigration, véto du Lieut.-gouv., (int. Lavergne) 8212.

Immigration chinoise: application de la loi y relative, (sub.) 7092.

Importations: au Sault-Sainte-Marie, (int. Boyce) 500; fruits et légumes importés depuis dix ans, (mot. E. D. Smith pour doc.) 510; sucre, d'où importé? (int. Armstrong) 588; importations du Royaume-Uni, valeur, (int. Daniel) 589; bois, quantité importée en 1905-1906, (int. Bennett) 591; fer en gueuse, à quels ports d'entrée déclaré, (int. Bennett) 733; articles en tricot, importés d'Angleterre et d'Allemagne, valeur, (int. Lalor) 750; articles importés en franchise, de 1902 à 1905, (mot. J. D. Reid pour doc.) 753; tarif de transport des marchandises, (mot. Ames pour doc.) 754: tarif de transport des voyageurs, (mot. Ames pour doc.) 755; importation de tissus anglais, augmentation, de 1897 à 1905, (int. Monk) 1082, (et int. Foster) 1083; importation de verrerie de la Grande-Bretagne, augmentation, de 1898 à 1905, (int. Monk) 1084; importation de laine depuis 1897, (int. M. S. McCarthy) 1163; importations des Etats-Unis au Canada, par provinces, (mot. Clements pour doc.) 1188; importation de machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, droits, (observ. Foster), débat, 4697 et suiv.; importations de l'étranger bénéficiant de la préférence britannique, (comme coutellerie, etc., (observ. et int. Armstrong) 4996 et suiv.; importations par ports canadiens, valeur, (int. Kemp) 5243.

Impressions: comité, nomination, (mot. Laurier) 632; impression des bills en français, retards, (observ. Bergeron) 732; frais d'im-

Impressions—*Suite.*

pression depuis six ans ? (int. Verville) 5005.

Imprimerie de l'Etat: fonctionnement et administration, (mot. Verville pour doc.) 2215; employés, nommés depuis trois mois, (int. Wilson) 4013 ; M. P. M. Draper, nommé prote principal, (int. A. Lavergne) 6820, (int. Bennett) 7449.

Indiens: terres vendues depuis 1896, (mot. Armtrong pour doc.) 510, 1750, 2927: désignation des parents des enfants fréquentant l'école de Muscowequan, (mot. Lake pour doc.) 1105; achat de bestiaux pour les Indiens, (int. Herron) 1171; instruction des Indiens, livres, instituteurs, (int. Armstrong) 2666, (mot. Armstrong pour doc.) 2929-2930; terres non encore vendues, superficie, (int. Armstrong) 3076; vente de terres dans l'Algoma, (int. Boyce) 3482, permis de coupe accordés par le Gouvt, (mot. Boyce pour doc.) 3484-85; agents et instituteurs des Indiens, leurs fonctions, leurs appointements, nombre d'écoles, etc., (int. Armstrong) 3746; internats, construction, coût, (int. Armstrong) 4348; Indiens, (sub.): Ontario et Québec: services médicaux, secours, 7483; Indiens, mêmes provinces, 7490; frais judiciaires, 7495; fonds crédités aux Mississaguas, comté de Peel, 7496; inspection et estimation des bois de service, 7498: Indiens du Nouveau-Brunswick: secours, 7495; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et internats, 7495; achat de terres pour Indiens de Babine, 7497; enquête de Babine, frais, 7489; Indiens de la Nouvelle-Ecosse, surveillance, 7497.

Industrie: formulaires de recensement y relatifs, (int. Armstrong) 4355.

Inspection et vente: bill (n° 162) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6815; 2e l., comité et 3e l., 6961, 6962, 6969.

Institut Impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.): 3072.

Instruments aratoires: remise de droits, (int. W. J. Roche) 590; exportation, de 1904 à 1906, (int. Henderson) 1603.

Intercolonial: achat de terrains à Truro, etc., (mot. Borden pour doc.) 250; achat de terrains à Halifax, (mot. Barker pour doc.) 250 ; rotonde à Halifax, construction, contrat à ce sujet, (int. Gauvreau) 503 ; service des trains à Rimouski, (int. Taylor) 636 ; embranchement de Windsor, affermage, (int. Black) 637; M. Bruce McDougal, vérificateur des comptes, (int. Barker) 736 ; achat d'huile, (int. Barker) 737; permis de circulation à sir Wm Mulock, (int. Barker) 737; tarifs de transport des marchandises à l'île du Prince-Edouard, (int. Martin) 742; gare d'Elgin-Road, agrandissement, (int. Paquet) 743 ; wagons automobiles, envoi de M. Joughins en Europe pour en étudier le fonctionnement en vue de leur mise en usage sur l'Intercolonial et le ch. f. de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 748; conduite de certains employés, (mot. Barker) 751; achat d'huile, (mot. Barker pour doc.) 831; vente de vieux fer, etc., à la " Record Foundry Company ", sommes payées par cette dernière, (mot. Barker pour doc.) 831 ; achat de fournitures de la " New Brunswick Supply Company ", (int. Ames) 1089; nouveaux emplois, (int. Crocket) 1090; accidents et indemnités, (int. Laurence) 1092, 1113; tarif-régulateur, (mot. Ames pour

Intercolonial—*Suite.*

doc.) 1156-1157; prolongement jusqu'à Montréal, bill (n° 50) modifiant acte passé à ce sujet, 1ère l., 1159; achat de terrains à Moncton, (int. Crocket) 1170; nouvelles installations à Sainte-Flavie, (int. Bergeron) 1171; ouvrages à la Rivière-du-Loup, coût, (int. Bergeron) 1171; ouvrages à la jonction de la Chaudière, coût, (int. Bergeron) 1172; nouvelles installations à Sainte-Rosalie, (int. Bergeron) 1173; division de Windsor, recettes du Gouvt, (int. Black) 1180; ateliers de locomotives et de wagons à Moncton, plans, etc., (mot. Ames pour doc.) 1188; système d'annuités pous les employés, création, (mot. Macdonald) 1519, idem, (projet de résolution Emmerson) 1343, 1523; (voir à ce sujet " Employés ", lettre " E "; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) à cette fin, (voir " Employés ", lettre " E "); retards provenant de la mauvaise qualité du charbon, (int. Barker) 1866; transport des dépêches et des voyageurs jusqu'à Halifax, ce qui laisserait de côté le port de Saint-Jean, N.-B., (int. Stockton) 2275 ; échange de wagons avec d'autres compagnies, (int. Devlin) 2662; ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (mot. Crocket pour doc.) 2671; soupapes de sûreté, achat, (int. Wm Wright) 2926 ; coussinets, paiements à la Cie Servis, (int. A. McLean) 2926 ; signaux automatiques McPhee, installation, (int. Lefurgey) 2926 ; travaux, de 1897 à 1906, (mot. Sproule pour doc.) 2931 ; château d'eau à Gibson, N.-B., construction, (int. Roche) 3078 ; train express de minuit entre Montréal et Lévis, (le dépt. des Ch. f. et Canaux se propose-t-il de le rétablir? (int. Beauparlant) 3281; nouvelle station à Port-Hawkesbury-Junction, correspondance; circulation entre cet endroit et Point-Tupper, (mot. McLennan pour doc.) 3484; accidents survenus, indemnités accordées, (mot. Laurence pour doc.), débat: M. Lawrence, 3509; M. Macdonald, 3516; M. Carvell, 3521; M. Loggie, 3524; M. Sproule, 3524; l'h. M. Aylesworth, 3529; M. Lancaster, 3535 ; service des voyageurs, (int. C. Devlin) 3749; incendies causés par l'Intercolonial, indemnités, (int. C. Devlin) 3750; tapis des wagons, soumissions pour fourniture, (int. Worthington) 3750, (int. Macdonell) 3754; voitures automobiles, construction, (int. Lapointe) 3962; ferrailles trouvées dans les ruines après l'incendie des ateliers de Moncton, vente, (int. Ames) 3963; remise à locomotives à Pictou, dimensions, coût, etc., (int. Christie) 5009; gare à Pictou, construction, coût, (int. A. A. McLean) 5011; embranchement Drummond, dépenses (int. Morin) 5243; Matthews, John, agent du service des voyageurs, à Québec, parle-t-il français? (int. A. Lavergne) 7094; wagons en service sur les lignes américaines, (int. Ames) 7199, 7450; augmentation de loyer à payer au Grand-Tronc pour améliorations, (int. Borden) 7201 ; (sub.): améliorations: à Mulgrave, 7501; à Pictou, 7502; à Sydney, 7502; à Stellarton, 7502; à Sackville, 7502; à Amherst, à Newcastle, à Antigonish, à Truro, à Halifax, 7503-7504; approvisionnement d'eau à Pirate-Harbour, 7504; ateliers de locomotives et de voitures, et acquisition de terrain à Moncton, 7505, 7733; pour changer barres d'attelage sur

Intercolonial—*Suite.*

wagons à marchandises, 7511; nouvelles installations le long de la ligne, 7733; améliorations à Sainte-Rosalie, 7734; renforcement des ponts, 7735; perception du revenu de ce chemin, 7747; agrandissements à New-Glasgow, et à Saint-Jean, 7877; travaux entre Indiantown et Blackville, 7877; somme de $1,775,000 à revoter pour le roulant, 7878.

Intérieur : employés du ministère, occupation et appointements, (int. Lake) 1860 ; administration, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 3050-3051 ; agissements de certains fonctionnaires du ministère, (observ. Northrup), débat, 4358 et suiv.; motion Boyce. 4378-4379, mise aux voix et rejetée, 4400-4401.

Interprétation : bill (n° 116) ayant pour objet de modifier l'acte y relatif, 1re l., 4814 ; 2e l., comité et 3e l., 5172.

Inverness : édifice public, (int. Blain) 6187.

Inverness-Mines, (Broad-Cove) port, (sub.) 6220.

Irrigation : cession de demandes, (int. Ames) 1862 ; irrigation des provinces de l'Ouest, études, (int. M. S. McCarthy) 4596.

Jackson, J. B.: de Leeds, Angleterre, lettre concernant commerce avec l'Allemagne, (mot. pour doc.) 6038.

Jamaïque : tremblement de terre (voir "Kingston ", lettre " K ").

Jersey-Cove : quai, (sub.) 6225.

Journaux et imprimés immoraux : transport par la poste, (observ. Stockton) 2846.

Juges : nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe, (int. Bergeron) 1346, 2051, 2301 ; juges des cours provinciales, bill (n° 61) modifiant la loi à eux relative et ayant pour objet de les empêcher de se livrer à des occupations étrangères à leurs fonctions judiciaires, 1re l., 1429, (mot. Lennox pour doc.) 2040, 3575 ; juges en fonction, directeurs de compagnies, (int. Boyer) 2212 ; nomination d'un juge pour le district de Richelieu, (int. Bergeron) 2301 ; nomination d'un nouveau juge à la cour suprême, à être choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int. Delisle) 3073 ; juges de la cour supérieure de la province de Québec, ayant demandé un congé depuis six mois, (int. Delisle) 3073, 3757 ; juges en retraite qui exercent le droit, (int. Delisle) 3481 ; juges des cours de comté de la Colombie-Anglaise, traitement, projet de résol., (mot. Aylesworth demandant qu'il soit biffé) 3966; choix des juges devant siéger en revision ou comme juges *ad hoc* en appel, (int. Beauparlant) 5007; juges de la cour d'appel, de la cour du banc du roi du Manitoba et des cours de comté de la Colombie-Anglaise, augmentation de traitement, (projet de résol. Aylesworth à cette fin) 5954 ; juges, Alberta et Saskatchewan, traitement, (projet de résol. Aylesworth), débat, 7648 et suiv., (voir aussi Alberta et Saskatchewan, bill (n° 146), lettre " A "); juges, Manitoba et Colombie-Anglaise, (projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8001 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, 1re et 2e l., comité et 3e l., 8011-8012.

Just, C. F., suspension, (int. Foster) 236, (rép. par l'hon. M. Oliver) 507 ; traitement, (sub.) 6428.

KELLEY'S COVE, New-Campbellton, quai à ballast, (sub.) 6231.

Kermès San-José, ravages, (observ. Clements) 2848.

Kentville : champ de tir, achat de terrain, (int. Foster) 1434.

Kincardine : port, (sub.) 7145.

Kingston (Canada) : casernes, (sub.) 4152 ; Tête-de-Pont, murs, (sub.) 8042.

Kingston (Jamaïque) : tremblement de terre, (observ. Cockshutt) 1663 ; secours aux victimes (observ. Fielding) 1749 ; (observ. W. F. Maclean) 1899 ; secours aux victimes, message de Son Excellence recommandant secours de $50,000, (M. l'Orateur) 1937, (mot. Fielding à cette fin) 2814-2815 ; bill (n° 96) à cette fin, 1re l., 2e l., comité et 3e l., 2815.

Kittson, C. M., agent du Canada en Afrique australe, démission, (int. Wilson) 1179.

Lacs Anderson et Kennedy : curage de la décharge, (sub.) 7188.

Lac Last-Mountain (autrefois lac Long) ; décharge, travaux, (sub.) 8055.

Lac Mégantic : jetée, (sub.) 8048.

Lac Porter : creusage d'un canal, (sub.) 6236.

Lac Saint-François, (Beauce) : quais. (sub.) 6291.

Lac Saint-Jean : quais, réparations, (sub.) 6290.

Lac Supérieur : braconnage, (int. Boyce) 3483; ruine des fonds de pêche, (int. Boyce) 4182.

Lac Winnipeg : construction ou achat d'un steamer pour service, (sub.) 7899.

Lachute, P. Q., édifice public, construction, retard, (int. Perley) 1163, (sub.) 4140.

Ladysmith : édifice public, (sub.) 4174.

Lady Victoria Grenfell: décès, discours par sir Wilfrid Laurier, 2561, et par M. R. L. Borden, 2562.

Lakeville : bureau de poste, emplacement ; receveur de la poste, etc., (int. A. A. McLean) 7452.

Laine : importation, droits et remise de droits, depuis 1897, (int. M. S. McCarthy) 1163.

Lait: inspection et vente, bill (n° 84) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2045.

Lamontagne, Cie, paiements à elle faits, (int. Monk) 3748, (rép. par sir Wilfrid Laurier) 3848.

Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (projet de résolution de M. A. Lavergne), débat: M. A. Lavergne, 3759 et suiv., 3785, 3786, 3787 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 3765, 3768, 3769, 3772 et suiv., proposition d'amendement, 3775, 3780 ; M. G. H. McIntyre, 3768 et suiv.; l'hon. M. Foster, 3769 ; M. C. Devlin, 3769 et suiv., 3781 ; M. Sproule, 3774, 3780, 3785 et suiv.; M. Bourassa, 3775 et suiv., 3790 ; l'hon. M. Fisher, 3789 et suiv.; M. Bergeron, 3789 et suiv.; langue française ; respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-il pris des mesures à cette fin par le ministère des Postes, et par le ministère des Chemins de fer ? (int. Lavergne) 6188, 6190.

Laschinger, M.: adjoint au sous-ministre des Postes, (sub.) 7906.

Lavaltrie : quai, (sub.) 6291.

Leamington, édifice public (sub.) 8042.

Lemieux, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5014.

Leopold, Louis : agent en Angleterre pour importation d'ouvriers d'élite au Canada, (int. Sinclair) 4356.

Le "Soleil", compagnie de publication, paiements à elle faits, (int. Monk) 3748, (rép. par sir Wilfrid Laurier) 3848.
Lettres : lettres chargées perdues entre Bethany et Millbrook, (int. Ward pour doc.) 1187 ; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (int. Ward) 2921 ; coût de recommandation des lettres, depuis quand porté à cinq cents, etc.? (int. Ward) 3286 ; nombre de lettres recommandées l'année dernière ? (int. Ward) 3287.
Levés hydrographiques, (sub.) : 6052 ; steamer à cette fin dans la Colombie-Anglaise, 6054.
Lévis : édifice public, (sub.) 4140 ; forts militaires, déblaiement des terrains avoisinants, (int. Carrier) 5827 ; baraques du camp de Lévis, incendie, (int. Carrier) 5827.
Libertinage, etc., (voir "Femmes," etc., lettre "F").
"Library Bureau of Canada," bureau principal à Ottawa, (int. Bennett) 3963.
Lin de la Nouvelle-Zélande : essais de culture à la station agronomique centrale, (int. Elson) 5449.
Lincoln : quai, prolongement, (sub.) 8045.
Lindsay, Ont., salle d'exercice, construction, (int. Hughes) 232.
Lion-Head : poste de sauvetage, (observ. Sproule) 974.
Liquidations judiciaires: bill (n° 87) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2417; bill (n° 147), idem, 1ère l., 5951; 2e l., comité et 3e l., 7212-7213.
Listes électorales: impression, (observ. Taylor) 6951.
Litiges: frais, (sub.) 7478.
Little-Currant: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7145.
Lloyd, F. H., condamné au pénitencier, (int. R. N. Walsh) 3079.
Loggie, W. S. et Cie: paiements faits à cette maison, (int. Boyce) 4180.
London: bureau de poste, (sub.) 4152; nouveaux magasins, (sub.) 4153 ; bureau de poste, améliorations, (int. Elson) 7453.
Lord Aylmer: inspecteur général des forces, démission, (int. Hughes) 6033, 6185, 6318.
Lord Selkirk: livre terrier de sa succession pour la période s'étendant de 1812 à 1835: le Gouvt en a-t-il l'original ou un exemplaire? (int. Bourassa) 5450; acte transportant résidu de sa succession à la compagnie de la baie d'Hudson, cartes et plans d'arpentage, etc., le Gouvt les a-t-il en sa possession? (int. Roche) 5673, ou va-t-il se les faire remettre, ainsi que le registre "A", de la colonie de l'Assiniboïa? (int. Broder) 7753.
"Lowrey's Claim", journal, circulation par la poste, interdite, (mot. Galliher pour doc.) 508.
Lyon, Victor Harold, bill (n° 153) afin de lui faire droit, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.

MABOU: port, travaux, (sub.) 6227.
Machines: provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, droits, (observ.), débat 4697 et suiv.
Magee, M. le juge, retard à rendre jugement dans causes entendues, (int. Taylor) 916, 1988.
Magog: édifice public, construction, (int. Worthington) 2209.
Malbaie: quai, réparations, (sub.) 6295.
Malley, John: emploi, (int. Staples) 3481.
Manitoba: extension des frontières, (int. Greenway) 1859, correspondance depuis dix ans, (mot. Roche pour doc.) 2369; terres marécageuses, louage, transport à la province de Manitoba, etc., (observ. Staples), débat, 1899 et suiv.; frontières, pourparlers avec Edward Brown pour accorder à la province du Manitoba une partie du territoire réclamé par elle, (int. Bole) 3965 ; extension des frontières, sera-t-il présenté une mesure à cette fin pendant la présente session? (int. W. J. Roche) 5011; ports et rivières, (sub.) 7183.
Marble-Mountain: quai, (sub.) 6228.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1ère l., 7912; comité, 8062.
Marier, J. E.: emploi, (int. Lavergne) 7754.
Marieville: bureau de poste, construction, (int. Bennett) 5243.
Marine: médecin-inspecteur à Canso, (int. Ames) 499.
Marine marchande du Canada: bill (n° 108) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 2e l., 4805; comité, 4805; 3e l., 4806; bill (n° 175), idem, 1ère l., 7910; 2e l., 7910; comité et 3e l., 7912.
Marine et Pêcheries: département, examen de la comptabilité, (int. Taylor) 733 ; (sub.): appointements et dépenses casuelles, 5937, 7892; steamers et brise-glaces, entretien et réparations, 5938, 6123; sauvetage, 5939, 5943; steamers surveillant eaux du nord du Canada, 5944; milice navale, organisation, 5945; signaux entre Montréal et Québec, 5949 ; portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (observ. Bourassa) 6033 et suiv.; réorganisation de la comptabilité, 6124, 7892; (sub.): sauvetage, stations de, 7892.
Marins canadiens : emprisonnement à Montevideo, (int. Borden) 1430.
Martin, M. Thomas, député, décès : (discours par sir Wilfrid Laurier et M. R. L. Borden) 4664.
Meaford : port, (sub.) 7153.
Médailles : aux soldats ayant fait la campagne du Nil, (int. Hughes) 232 ; médailles, commission des, objet, etc., (int. Northrup) 6818.
Medicine-Hat : édifice public, (sub.) 4171.
Mercredi des Cendres : ajournement, (mot. Laurier) 2816.
Messages de Son Excellence le Gouverneur général : commission de régie interne, 227; budget principal, 289: remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1080 ; sanction royale par l'hon. juge Girouard, (M. l'Orateur) 2368, 2390, (M. l'Orateur-suppléant) 2831 ; sanction royale par l'hon. juge en chef de la cour suprême du Canada, (M. l'Orateur) 2390, 5335, 5345, 6703; budget supplémentaire, (M. l'Orateur) 5814, 7412, 8059.
Messageries, compagnies de : monopole, abolition, (int. Gauvreau) 489.
Messagerie postale : teneur de la législation y relative, (int. Armstrong) 634 ; sera-t-elle établie dès cette session ? (int. Sproule) 2418, 2660 ; agitation au Manitoba en faveur du projet, (int. Schaffner) 2920 ; tarif des messageries (observ. Jackson) 6035.
Météorologie : service, (sub.) 7898.
Métis : scrip à eux émis en 1906, etc., (int. McCraney) 4600 ; le Gouvernement a-t-il l'intention d'en émettre en 1907 ? (int. McCraney) 4600.

Middle-County : port, quai, (sub.) 6229.
Middland : port, dragage, (sub.) 7154.
Milice : y a-t-il, dans ce dépt, des employés chargés de faire inspection des magasins militaires, etc., (int. Worthington) 746 ; transport des tireurs, chaque année, (mot. Sam. Hughes) 765 et suiv.; aide à l'autorité civile depuis 1899, (int. Hughes) 926 ; officiers de la troupe permanente ayant passé examens depuis 1900, (int. Worthington) 1087 ; solde des officiers suivant les cours provisoires d'instruction, (mot. Robitaille pour doc.) 1109 ; marquage des effets militaires, bill (n° 85) modifiant code pénal (voir " code pénal ", lettre " C "); fournitures, marchés à ce sujet, (mot. Worthington pour doc.) 2215 ; ministère de la Milice, (sub.): traitement du personnel, 2913; dépôt d'armes, 37e bataillon, comté d'Haldimand, coût, (int. Lalor) 2919 ; congés administratifs et périodes d'exercices annuels, (int. Worthington) 4183 ; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol. Borden) 4761 ; ancienne salle d'exercices militaires, (mot. Foster pour doc.) 4764 ; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol. Borden) 5814; bill (n° 144) à cette fin, 1re l., comité, 2e et 3e l., 5815-5816-5817; (sub.): soldes et allocations, 5817 ; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5894 ; exercices annuels, 5907, 5936 ; appointements et salaires, 5907 ; propriétés militaires, entretien, 5907, construction et réparations, 5908 ; provisions et fournitures, 5934; frais casuels, 5935; collège militaire royal, 5935 ; arsenal fédéral, 5935 ; taxes, 5936 ; habillements et accessoires, 5911; achat d'armes, etc., et installation de champs de tir, 5935 ; salle d'armes du 5e Royal Scots, à Montréal, 5936 ; les plus anciens officiers, âge et nom, (int. Worthington) 6820, 7916 ; collusion entre M. Sam. Hughes et le ministre de la Milice, article du " Star ", (explication de M. Sam. Hughes) 7097; milice et défense, (sub.) 8208.
Miminegash : port, prolongement, (sub.) 6248.
Mines : baux hydraliques annulés, (mot. Roche pour doc.) 1105, 1157 ; concessions minières au Yukon, combien et par qui détenues ? (int. Roche) 1608 ; bill (n° 139) pourvoyant à l'organisation, d'un département des Mines, 1re l., 5420 ; 2e l. et comité, 7387 et suiv.; comité, 7411, 7413 ; comité et 3e l., 7455-7458 ; amendement du Sénat, 8062.
Ministère : quand le représentant du Nouveau-Brunswick y sera-t-il remplacé? (int. Borden) 6318.
Mispec : brise-lames, (sub.) 6255.
Moissonneuses-lieuses McCormick et Deering, estimation, droit de douane, (int. Lake) 586.
Molloy, John Patrick : employé à titre d'inspecteur vétérinaire, (int. Staples) 6188.
Moncton : " Old Trotting Park ", expropriation, (int. Crocket) 3080, (int. Ames) 4012.
Monnaie du pays: sera-t-elle frappée en anglais et en français? (int. Lavergne) 6191.
Monnaies : monnaie d'argent des Etats-Unis, renvoyée aux Etats-Unis, par les banques canadiennes, (int. Wilson) 242.
Montagne du Dauphin (Riding Mountain) réserve forestière, concession, (int. Roche) 231.
Montréal: présidence de la commission du port, (int. Monk) 242; nominations, (int. Bergeron) 245; construction de hangars dans le port, (int. Bergeron) 246; école militaire, emplacement, choix, (int. Ames) 1854; annexe à l'hôtel des Postes, achat d'un emplacement, (int. Monk) 2301; construction d'une cale-sèche, (int. Verville) 2666; nouvelle station postale " B ", (sub.) 4141 ; commission du port, (projet de résol. Fielding autorisant le Gouvt à lui faire des avances d'argent) 5964, (débat), 7249 et suiv.: bill (n° 166) à cette fin, 1ère l., 7286; 2e l. et comité, 7782; 3e l., 7789; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.): 6178; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8041.
Moore, W. W., rapport sur conditions de certaines fabriques, (int. Chisholm) 238.
Moose-Harbour: brise-lames, (sub.) 6230.
Morgan, Henry J., situation, mise à la retraite, (mot. Stewart pour doc.) 248-49.
Mullin, J.: traitement, (sub.) 7904.
Murray-River: quai, construction, (int. Martin) 981.
Musée Victoria: (voir aussi " Ottawa ", lettre " O "), échantillons, (sub.) 3267.
McCallum, Duncan: noyé dans le canal de la Trent, (int. Hughes) 4011, 5180.
McDougall, M.: gratification pour services dans l'enquête sur le tarif, (sub.) 6157.
McGee, Thomas D'Arcy: monument à sa mémoire, (int. Chisholm) 7916.
McGillicuddy, Dan., emploi à Calgary, (int. Hughes) 6434; démission comme employé pour le comité des Débats, (observ. Gervais) 6434.
McGillivray, M., avancement et augmentation d'appointements, (sub.) 7905.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (int. Crocket) 2213, 2366 ; (mot. Crocket pour doc., et amendement Johnston) 2670, 2672.
McNiven, J. D., traitement, (sub.) 6804.
Macpherson, Arthur Léon: bill (n° 157) afin de lui accorder le divorce, 1ère l., 6442; 2e l., 6563; 2e l., 6772; comité, et 3e l., 7401.

NATURALISATION : bill (n° 22) modifiant la loi y relative, 1ère l., 832; 2e l., 1130; 3e l., 1347.
Naufrages: sur lacs Huron et Supérieur, (mot. Boyce pour doc.) 2369.
Navigation: aide, sur côte du Pacifique, (int. R. Smith) 497: navigation à l'intérieur, compagnies de, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 915.
Navires: construits, enregistrés, subventionnés en Canada, crédits pour défense navale, enquête sur état de la marine marchande, mot. Macdonell pour doc.) 2215; course à Lime-Kiln, réglementation, (int. Clarke) 4177.
Neepawa: édifice public, (sub.) 4747.
New-Carlisle : quai, prolongement, rupture, (int. Bergeron) 1444.
New-Westminster: édifice public, (sub.) 4174.
Nicolas, Frank, (sub.) : appointements, 3264, 3267.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int. Bergeron) 1435; élection de M. Devlin à Nicolet, appels aux préjugés et au fanatisme, (observ. Monk), débat, 1586 et suiv.; service des trains à voyageurs entre Nicolet et Montréal, (int. C. R. Devlin) 3749 ; édifice public, (sub.) 4141.

" North Atlantic Trading Company ", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. Wilson pour doc.) 248. (Voir compagnie, lettre " C ".)
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
North-East-Harbour, N.-E., quai, construction, (mot. Perley pour doc.) 2931.
North-Head : brise-lames, (sub.) 6255.
North-Lake, I. P.-E.: bureau de poste, emplacement, (int. A. A. Wright) 7451.
North-West-Harbour, N.-E.: feux d'alignement, combien ? (int. Wilson) 2927.
Notre-Dame-du-Portage : quai, parachèvement, (sub.) 6295.
Nouvelle : quai, endommagé, (int. Bergeron) 1445.

OBSERVATOIRE astronomique fédéral : (sub.) 7473-7474.
Ophir : receveur de la poste, nomination, salaire ? etc., (int. Boyce) 4357.
Or et argent : poinçonnage, bill (n° 137) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5420 ; 2e l., 6184 ; comité et 3e l., 7205, 7206.
Ordres permanents, comité des, 4e rapport, (mot. Wright pour adop.) 2360 ; 5e rapport, (mot. Wright pour adop.) 2493, 2561.
Ostréiculture, (sub.) : 6084.
Ordres permanents : comité des, 7e rapport, (mot. Grant pour adop.) 6563.
Orangeville : receveur de la poste, décès et remplacement, (int. Barré) 7452.
O'Rourke, John, arrestation, (int. Fowler) 1169; emploi au bureau du comptable de l'Intercolonial, (int. Crocket) 3282, 3538.
Ottawa : hôtel des postes : réparation depuie incendie, frais, (int. Blain) 1607 ; date de l'incendie, réparations, frais, (int. Wright) 1612 ; quand construit, et à quel prix ? (int. Blain) 1855 ; commission d'embellissement, décret nommant les membres de cette commission, (mot. Foster pour doc.) 2051, état des travaux faits par la commission, (mot. Foster pour doc.) 3097 ; observatoire astronomique, ameublement, etc., (sub.) 3696, 3704 ; hôtel des monnaies, (sub.) 3720 ; édifices du parlement, agrandissement, 3722 ; annexe à l'édifice de l'Est, 3733, 4078 ; construction de nouveaux édifices, coût de l'emplacement, etc., 3734, 4079 ; édifices publics, aménagement, 4154, ventilation, éclairage, ameublement, etc., 4750 ; loyer, 4753 ; hôtel des postes, 4756 ; édifices publics, préposés aux ascenseurs, 4757 ; gaz, éclairage, etc., 4757 ; service de téléphone, 4758 ; musée Victoria, 3732 ; commission d'embellissement, séances, (int. A. A. McLean) 7095 ; édifices publics, réparations, (sub.) 8042.
Ouimet, hon. J. A., juge en retraite, président de la Banque d'Epargne, (int. Delisle) 4178.
Ouvriers : importés en vertu d'un contrat, article du "Citizen," d'Ottawa, (int. R. Smith) 919 ; conflits, entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (projet de résolution Borden), débat, 1189 et suiv., 2674 et suiv., bill (n° 36) de M. Lemieux, à cette fin, (voir " Grèves," lettre " G ").
Owen-Sound : édifice public, (sub.) 4155 ; port, dragage et pilotis, (sub.) 7156.

PAQUES : ajournement, (mot. Laurier) 5336.
Paradis, hon. Juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5012.
Parc Yoho : chemin, etc., (sub.) 7477.
Parker's-Cove ê: travaux, (sub.) 6232.
Parsboro : port, (sub.) 6232.
Pasbébiac : quai, destruction, (int. Bergeron) 1444.
Passages à niveau : (voir " bill (n° 4), chemin de fer, lettre " C ").
Patrick, J. A. M., emploi, (int. Barr) 590, 596.
Patterson, rév. G. C., emploi, (int. Boyce) 4179.
Pâturage : baux, concession, (int. Ames) 502, (mot. Ames pour doc.) 509; baux en vigueur en juin 1906, (int. Ames) 1098; concession d'un terrain à Brown, Bedingfield et al., (int. Ames pour doc.) 1188 ; baux, loyer supplémentaire à défaut de paiement du loyer, (int. Ames) 1606 ; bail à J. R. Craig, (int. Ames) 1862 ; terres à pâturage, demandes d'affermage, (mot. McCarthy pour doc.) 2040 ; baux, concession à des favoris du Gouvernement, (observ. Herron), débat, 3579 et suiv., proposition d'amendement Herron, 3585, mise aux voix et rejetée, 3657-3658 ; permis de pâturage accordés dans le district de Prince-Albert, à qui et pour combien de temps ? (int. Bourassa) 7753 ; (2e réponse de l'hon. M. Oliver) 7917.
Pêche: permis pris par bateaux pêcheurs américains, (int. Sinclair) 1085; pêche du " Quahaug ", espèce de moule, règlements, prix, etc., (int. Lefurgey) 1182; permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (avis de motion Maclean) 1428, (observ. Maclean, débat, 1720 et suiv.), 1751 et suiv.; privilèges accordés sur la Saskatchewan-nord, (int. Ames) 1442; pêche, décret relatif au modus vivendi, permission aux pêcheurs américains de pêcher dans les eaux canadiennes, etc., (mot. Foster pour doc.) 1913; où et quand la pêche est-elle permise ou interdite dans la province d'Ontario? (int. Clements) 1990; dépenses pour encourager l'industrie de la pêche au Canada, (int. Clements) 1990 ; primes, (sub.) 7899.
Pêcheries: commission, dépenses, (int. Bennett) 749; (sub.) 6118, 6149; pêcheries ,(sub.): inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6065; protection des pêcheries, 6080, 6081, 6138; réclamations des gouvernements provinciaux, relativement aux pêcheries, services d'avoué, 6148.
Pedley, M., mission dans la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1157.
Peintres: salaires à Halifax, (int. Crocket) 4357.
Pénitenciers: Kingston, grâce accordée à certains détenus, (int. C. R. Devlin) 2662; employés des pénitenciers, nombre, salaires, etc., (int. Macdonell) 2920; pénitenciers, (sub.) 8197.
Pensions: (voir " Employés ", lettre " E "); création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) à cette fin (voir " Employés ", lettre " E ") pensions militaires, (voir " Milice ", lettre " M ").
Percé (anse du Nord) quai, (sub.) 6296.
Périodiques anglais: port, traitement plus satisfaisant aux éditeurs, (int. Chisholm) 1173.
Peterborough: salle d'armes, (sub.) 4155, 8043.
Petewawa: prise de possession de terrain où établir un camp militaire, indemnité aux concessionnaires de coupe de bois, etc., (int. Boyce) 5827, (int. White) 6704 ; (mot. Hughes pour doc.) 6952, 7100; (observ. Borden), débat, 7824 et suiv.
Petites-Bergeronnes : enlèvement de pierres, (sub.) 6296.
Petite-Rivière: améliorations, (sub.) 6234.

Petit-Rocher: brise-lames, (sub.) 6256, 8046.
Pétrole: primes à l'industrie du, bill (n° 97) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 1ère l., 2816; 2e l., 4017; comité, 4018, 4807; 3e l., 4808; quand ce bill aura-t-il force de loi? (int. Clements) 4817; primes à l'extraction du pétrole brut, (int. T. Chisholm) 4184.
Phares: service, dépenses, (int. Taylor) 487; construction et réparations, (int. R. Smith) 496; (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6038; agences, loyers et frais imprévus, 6042; phares et bateaux-feux, 6042; construction de phares, etc., 6044; entretien et réparations, 7892.
Pharmacie: spécialités pharmaceutiques, inspection et réglementation, (projet de résolution Templeman à cette fin) 2724.
Phinney's-Cove: brise-lames, (sub.) 6235.
Plomb: (voir "Fer", lettre "F").
Pictou: port et baie, dragage, (int. Lefurgey) 585, (int. McLean) 1663, 1854; droits de port, (int. Lefurgey) 1864.
Pilotes: Les pilotes de Montréal ont-ils été invités à prendre part à l'excursion du 7 novembre 1906 à bord du "Lady Grey"? (int. Monk) 4012; nombre, limite d'âge, réduction du nombre des pilotes en service actif entre Montréal et Québec, (int. Monk) 4599; système de tour de rôle, rétablissement? (int. Delisle) 5011.
Pinette, I.P.-E., port, dragage, (int. Martin) 239.
Pisciculture, (sub.): établissements de, 6067.
Pisquid-est: receveur de la poste, destitution, (int. Martin) 928.
Poêles: importés au Nord-Ouest canadien, valeur, (int. Blain) 2366.
Poids et mesures: inspecteur pour Algoma, (int. Boyce) 2365; inspection, appointements, (sub.) 6811.
Pointe-du-Chêne: quai, (sub.) 6255.
Pointe-Edouard: dragage, (sub.) 7156.
Pointe-de-l'Eglise: aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Pointe-au-Père: quai et brise-lames, réparations, (sub.) 6278.
Point-Prim: quai, construction, (int. McLean) 5180; quai, (sub.) 6249.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai, (sub.) 6296.
Pointe-Saint-Charles, station postale, (sub.) 8041.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 6235.
Poisson: transport, décrets à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 3096; transport du poisson frais sur l'Intercolonial, (int. Sinclair) 5004; (sub.): école de salaison sous la direction de l'Etat, 6099; transport et conservation, 6108.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (observ. Conmee) 8122, 8143 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: amélioration au port et à la rivière, (sub.) 6160.
Port-Bruce: travaux, (mot. Marshall pour doc.) 508, 3383, (int. Marshall) 4816.
Port-Burwell: travaux, (mot. Marshall pour doc.) 508, 3383, (sub.) 7156.
Ports du Canada; dépenses, (sub.): 6151.
Port-Colborne: élévateur à grain, construction, (int. Bennett) 501; améliorations, (int. Bennett) 501; améliorations du port, (sub.): 6190; quai, (sub.) 7122; élévateur, (sub.) 7744.
Port-Daniel: jetée, (mot. Martin pour doc.) 753.
Port-Hastings, (N.-E.): quai, (sub.) 6237.
Port-Hood: brise-lames, coût, (int. Blain) 3281; port, (sub.) 6241.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (observ. Ward), débat, 7792 et suiv.
Port-Maitland: jetée, (int. Lalor) 490, 507, (sub.) 7746.
Port-Stanley: droits de douane perçus de 1900 à 1906; (int. Jackson) 1607; dock, construction, coût, (int. Jackson) 1607; travaux, (mot. Marshall pour doc.) 508, 3383, (sub.) 7159.
Postes: conventions postales entre Canada et Etats-Unis, (int. Cockshutt) 490; messagerie postale (voir "Messagerie", lettre "M"; service de factage à Calgary et à Edmonton, (int. McIntyre) 636; service postal à Saint-Damas, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile, (Islet), (int. Paquet) 744; service de factage à Charlottetown, établissement, (int. Lefurgey) 749; contribution spéciale des receveurs de la poste, reçue par le Gouvt, (int. Chisholm) 1173; employés du département des Postes, augmentation d'appointements, mesure à cette fin? (int. Macdonell) 2363; bureaux de poste dans les Cantons de l'Est, combien demandés et combien établis, etc., (int. Worthington) 2664; bureaux de poste sous les prescriptions de l'Acte du service civil, (int. Porter) 2668, 2929; localités pourvues d'un service de factage, (int. Porter) 2722; ministère des Postes, (sub.): administration, 2859; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (int. Ward) 2921; poste rurale, établissement, correspondance à ce sujet, (mot. Armstrong pour doc.) 2931; service postal, 3240; service postal extérieur, 3240; service postal (dépenses diverses), 3258; service postal du Yukon, 3258; bill (n° 113) modifiant la loi des Postes, 1ère l., 4759; 2e l., comité et 3e l., 7213-7223, amendement du Sénat, 8060; appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int. Lennox et Monk) 5952, 6806, (int. L. Lavergne) 6817; dans les villes, (int. Taylor) 5952; employés du ministère des Postes, augmentation de leurs appointements, (int. Macdonell) 6705; administration centrale, (sub.) 6806; receveur de la poste et situation du bureau de poste de Centreville, (int. Wilson) 6806; augmentation du salaire de ceux qui transportent les dépêches à la campagne, (observ. Morin) 6808; changement de noms des deux bureaux de poste de Qu'Appelle, (mot. Lake) 6808 et suiv.; augmentation du nombre de facteurs à Québec, (int. Lavergne) 6810; taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (déclaration de l'hon. M. Lemieux) 6815, entre le Canada et les Etats-Unis; augmentation, (déclaration Lemieux) 6821; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (observ. Lemieux) 7384; nomination d'un adjoint (M. Laschinger) au sous-ministre des Postes, (sub.): 7906; receveurs de la poste, augmentation de leurs appointements, (int. Lennox) 8000; service extérieur, (sub.) 8209.
Praught, Ed.: indemnité pour blessures reçues, (int. A. Martin) 4599.
Préférence: (Voir "Tarif de faveur", lettre "T").
Presse associée: subvention, (int. Kemp) 3747.
Preston, W. T. R., encore à l'emploi de l'Etat, (int. Foster) 237; nomination à un nouvel emploi, (mot. Wilson pour doc.) 597, article publié dans le "London Express", (observ. Lennox) 3849; propagande en faveur de l'im-

Preston, W. T. R.—*Suite.*
migration en Afrique australe, au détriment de l'immigration au Canada, (int. Lennox) 3079; appréciation sur le Canada, (observ. Lennox) 3849, (int. Lennox) 5674.
Prévoyance: création du fonds de prévoyance du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'I. P.-E., bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 1551.
Prince-Albert: receveur de la poste, salaire, commis, etc., (int. McCraney) 1605.
Prince Arthur de Connaught: visite, frais, (sub.) 7091.
Procès-verbaux: traduction et impression, retard, (observ. A. Lavergne), débat, 3765 et suiv.
Produits agricoles: venant des pays étrangers, augmentation de droits, (observ. Paquet) 1328 et suiv.
Produits périssables: inspecteurs des, (int. Armstrong) 2049; protection de ces produits sur les steamers, (mot. Smith pour doc.) 3290.
Propriétés achetées par le Gouvt entre rue Sussex et avenue Mackenzie, (int. Morin) 244, (mot. Morin pour doc.) 508.
Propriété littéraire et artistique: bill (n° 83) modifiant loi y relative, 1ère l., 2045.
Prorogation: message de Son Excellence, (M. l'Orateur) 8210, 8220.
Provinces maritimes: représentation, (voir ce mot, sous lettre "R").
Provinces du Nord-Ouest, d'après recensement de 1906, tableaux, (dépôt par l'h. M. Fisher) 533.

QUACO: port, prolongement de la jetée de l'est, (sub.) 6256.
"Quahaug", (espèce de moule): pêche, règlements à ce sujet, prix, etc., (int. Lefurgey) 1182.
Quais: à la crique Jeannette et à l'embouchure de la rivière Thames, (int. Clements) 241; dans le district de Muskoka, gardiens, (int. W. Wright) 1101; à Hull, utilité, recettes, (int. Perley) 2207; aux lacs Nominingue, combien construits, (int. Perley) 2207. (Voir aussi, d'après l'alphabet, les noms des endroits où il y a des quais de construits): quais dans Lotbinière et Portneuf, améliorations, (sub.) 6294.
Québec, (province): ports et rivières, (sub.) 8214.
Québec, (ville): gare sur emplacement du marché Champlain, (int. A. Lavergne) 286; développement du port comme port maritime et terminus des chemins de fer, (mot. Robitaille pour doc.) 2669, 2673; garnison recrutée en Angleterre, (int. A. Lavergne) 3284; dépôts pour les immigrants, (sub.) 4141; hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4141; édifices militaires, (sub.) 4142; Québec-est, édifice public, (sub.) 4143; amélioration du port (sub.): 6158; commissaires du port, bill (n° 159) pour augmenter leur pouvoir d'emprunter, 1ère l., 6703; 2e l. et comité, 7758; 3e l., 7782; avances d'argent à la compagnie du pont, (projet de résol. Fielding) 7096, discussion, (observ. Borden) 7201, discussion, en comité, 7432 et suiv.: bill (n° 169) pour autoriser prêt selon projet de résol. Fielding, 1ère l., 7447; 2e l., 8164; comité, 8181; 3e l., 8194. Célébration du 3e centenaire de la fondation de Québec; contribution, ajournement d'un projet de résolution à cette fin, (mot. Fielding) 7646-7647.
Quibell, W. A., emploi, (int. Boyce) 2923.
Quinté Bass Pond: dépenses qu'on y a faites, (int. Porter) 3285, 3539.

RACES anglaise et française: le Gouvt se propose-t-il de travailler à leur rapprochement, et, dans ce but, de favoriser l'immigration française au Canada? (int. A. Lavergne) 1181.
Rapides du Long-Sault: barrage, (int. Broder) 7756.
Rapides Saint-André: travaux, (mot. Borden pour doc.) 1105; (sub.) 6177.
Rapports, (dépôt): Intérieur, (int. Wilson) 180; Comptes publics, 227; Marine et Pêcheries, 227; Commerce et Navigation, 227, (int. Borden) 1128; Postes, 227; Travail, 227; Poids et mesures, 227; Ordonnances du conseil du Yukon, rendues en 1906, 284; Commission des eaux limitrophes, 533; tableaux de la population du Nord-Ouest, d'après recensement de 1906, 533, Intérieur, (int. Wilson) 680, (int. Borden) 1026, 1128; dépôt, 1158; commission des assurances, (int. Borden) 1026; auditeur général, (int. Foster) 533, 1080; 2051, (dépôt) 3661; (int. Borden) 681, 728, 1026, 1128, 2419; Revenu de l'intérieur, 1130; Police fédérale, 1158; Chemins de fer et Canaux, 1158; subventions aux provinces, délibérations de la conférence à ce sujet, 1158; Rapports des ministères, dépôt, (int. Borden) 1223; Pénitenciers, 1339; Travaux publics, 1198; rapport de l'auditeur général, (dépôt) 2561, 2815; Industrie et Commerce, rapport, (dépôt) 2915; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, rapport, (dépôt) 3661; rapport de l'auditeur général, vol. II, (dépôt) 4138; Marine et Pêcheries, 4663; Milice, 5241; Secrétariat d'Etat, 7999; actionnaires des banques autorisées, liste, 7999; recensement des salaires, bulletin I, 7999; rapport du ministre de la Milice, a-t-il été déposé? (int. Foster) 8000.
Recensement et statistiques, (sub.): 3056, 8031.
Red-Head ouverture d'un chenal dans un lac, à cet endroit, (mot. Gunn pour doc.) 2931.
Red-Island (N.-E.): dragage, (int. Bergeron) 1989, 2047.
Regina: receveur de la poste, salaire, commis, etc., (int. McCraney) 1604: bureau de poste de douane, etc., (sub.) 4172.
Remèdes brevetés: inspection, et réglementation de la vente des, (projet de résolution Templeman) 3578 et suiv., bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 3579; ce projet de loi sera-t-il adopté au cours de la présente session? (int. Bergeron) 4583, 6037; retiré, (mot. Fielding) 7647.
Renfrew: édifice public, (sub.) 8044.
Représentation: de l'Alberta et de la Saskatchewan dans la Chambre des communes, bill (n° 51) concernant répartition d'icelle et modifiant la loi y relative, 1ère l., 1159; 2e l., 1664; (mot. Laurier amendant renvoi à un comité) 1664, (mot. Laurier pour étude des conclusions du comité) 5085; en comité, 5840; comité et 3e l., 6953, 6954; représentation des Provinces maritimes, (mot. Hughes (King, I.P.-E.) pour adresse à Sa Majesté demandant de faire amender l'Acte de l'Amérique britannique du Nord par le parlement impérial, de façon à assurer que les provinces maritimes n'auront jamais moins de représentants qu'il ne leur en fut accordé lors de leur entrée dans la confédération), débat, 2215; M. Hughes, 2215; M. Martin (Queen, I.P.-E.), 2227; M. Daniel,

Représentation—*Suite.*
2228; l'h. M. Aylesworth, 2231; M. Sproule, 2241; M. Stockton, 2243; M. Crocket, 2248; M. Macdonald, 2252; M. Maclean (York-sud) 2258; M. A. A. McLean, 2261; sir Wilfrid Laurier, 2264; M. R. L. Borden, 2270; M. L. G. McCarthy, 2273, mot. pour ajournement du débat, 2274; mise aux voix et adoptée, 2274-2275.
Réserve de Doncaster: division en lots de colonisation, (int. Desjardins) 5181.
Réserve de Garden-River: ouverture à la colonisation, (int. Boyce) 2921.
Réserve de Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 7482.
Réserve du Lac-Croche : vente d'une partie, (int. Lake) 5010.
Réserve du Lac-du-Cygne: livrée à la colonisation? (int. Staples) 978.
Réserve de Metlakatla: arrangement y relatif, décret à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 2369.
Réserve navale canadienne: correspondance à ce sujet, (mot. Macdonell pour doc.) 2215.
Réserve de Nipissingue: forces hydrauliques, demandes de concession, (int. Bennett) 2212; remise de la réserve en tout ou en partie, (mot. Taylor pour doc.) 2669; qui a acheté l'angle nord-ouest de la réserve? (int. Bennett) 2924; ouverte à la colonisation, (int. Boyce) 7450.
Réserve du Phare, île Hope, vente du bois, (mot. Bennett pour doc.) 508.
Réserve des Six-Nations: écoles, (int. Lalor) 494.
Réserve de Soughees: négociations à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 1157.
Revenu de l'intérieur: sous-percepteurs, combien? Leurs noms? etc., (int. Monk) 978; ministère, (sub.): traitement du personnel, 2913.
Richibouctou : port, jetée nord, (sub.) 8047; quai, (sub.), 8047.
Richmond, N.-E., comté: acquisition d'un quai, (int. Bergeron) 1989.
Rideau-Hall : serre, effrondement, (int. Ward) 1129 ; frais d'entretien, (int. Foster) 1603. (sub.), améliorations, etc., 3732, 4755.
Riley, James : est-il encore surintendant des pilotes à Montréal, (int. Deilsle) 3758.
Rimouski : jetée, réparations, (sub.) 6301.
Riopelle, M. Joseph : commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int. Bennett et Armstrong) 3736, 3737, 4082 et suiv., (rép. par l'hon. M. Fisher) 3736, 3737, 3744, 4082 et suiv., 4099 ; ints. Blain, Morin, Taylor et Monk) 4083-4091.
Rivière Allegash : détournement de ses eaux, (int. Michaud) 6820.
Rivières Ashouapmouchouan et Peribonka, piliers de dérivation, (sub.) 6302.
Rivière Batiscan : dragage,)sub.) 6303.
Rivière-Blanche : améliorations, (sub.) 7122.
Rivière Coquitlam : enlèvement d'obstacles à la navigation, (sub.) 7189.
Rivière-du-Loup : (Fraserville), port, améliorations, (sub.) 6303 ; dragage, etc., à l'embouchure de la Rivière-du-Loup (en haut), (sub.) 6304.
Rivière Maskinongé : dragage, (sub.) 6305.
Rivière Otonabee : pouvoir hydraulique, location, int. Bennett) 4761 ; dragage, sub.) 7172.
Rivière-Ouelle : jetée, (sub.) 6306.
Rivière-la-Pipe : quai, (sub.) 6303.
Rivière-à-la-Pluie (ou René) : navigation, clôture prématurée à cause du sable, (int. Boyce) 1182.
Rivière-aux-Renards : brise-lames, (sub.) 6302.
Rivière Saint-Claire : dragage, (int. Armstrong) 1989.
Rivière Sainte-Marie : dragage, (int. Boyce) 3482.
Rivière Saint-Maurice : dragage, (sub.) 6307.
Rivière Saguenay : dragage, etc., (sub.) 6306.
Rivière Thames : exploration, coût, (int. Clements) 241 ; quais, coût, (int. Clements) 241, inondations, (observ. Clements) 2850 ; quai, (sub.) 7172.
Rivière Vieil Homme : diversion de son cours, (sub.) 8056.
Rivière Yamaska : dragage, (sub.) 6317.
Rochon, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5014.
Rondeau : port, travaux, (sub.) 7176.
Round-Hill : quai, (sub.) 6243.
Routhier, hon. juge A. B.: retraite, pension, (int. Delisle) 5011.
Rustico : brise-lames, (int. Martin) 492 ; remorqueur employé dans le port, (int. McLean) 591 ; port, brise-lames, (sub.) 6249.

SAINT-ANDRE : dragage, (sub.) 6259.
Sainte-Anne-des-Monts: havre de refuge, (sub.) 6310.
Saint-Baniface : édifice public, (sub.) 4748.
Sainte-Catherine : édifice public, (sub.) 4156.
Saint-Charles : bureau de poste, indemnité à la directrice pour perte de son mobilier, (int. Beauparlant) 1661.
Saint-Charles de Caplan : congélateurs de boitte, primes, etc., (int. A. Lavergne) 7093.
Saint-Charles de Limoilou : quai et mur de soutènement, (sub.) 6312.
Saint-François (île d'Orléans) approche du caisson isolé, (sub.) 6313.
Saint-Fulgence: quai, (sub.) 6314.
Saint-Jean (île d'Orléans): quai, prolongement, (sub.) 6315.
Saint-Jean, N.-B., port, amélioration, (int. Daniel) 242; (sub.) 6260.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145; anciennes casernes, vente, (int. Hughes) 4354.
Saint-Joseph : brise-lames, parachèvement, (int. Armstrong) 7144.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int. Elson) 3756.
St. Mary: édifice public, (sub.) 4156.
Sainte-Perpétue: qui y est chef de gare? (int. Chs Devlin) 2419.
Saint-Thimothée: bureau de poste, enquête sur administration de ce bureau, (int. Bergeron) 2919.
Saint-Thomas: salle d'exercice, (sub.) 4157.
Sanction royale: 2390, 5335, 5345, 5703, 6742, 8221.
Saskatchewan: recensement, (dépôt par l'hon. M. Fisher) 1522, 2815.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4172.
Sault Sainte-Marie: dragage, (sub.) 7178.
Saunders, B. J.: emploi, (int. Ames) 500.
Sauvalle, Marc: appointements, (sub.) 3267.
Sauvetage: stations dans l'Ile du Prince-Edouard, (int. Martin) 239; sur la côte du Pacifique, (int. R. Smith) 496; à Toronto, (int. Macdonell) 505; stations sur les grands lacs, (int. Boyce) 1433, et sur le littoral maritime, (int. Boyce) 2369; (pour sauvetage voir aussi "Marine et Pêcheries", lettre "M").
Scotch-Cove (Pointe-Blanche) : brise-lames, (sub.) 6244.

Selkirk: édifice public, (sub.) 4748.
Sénat: vacances, quand seront-elles remplies? etc., (int. Crocket) 733, 1429, 1522, (int. Bennett) 1523; (rép. de sir Wilfrid Laurier à int. Crocket) 1613; nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (observ. Crocket), débat, 1696 et suiv.; réforme du Sénat, sera-t-elle proposée au cours de la présente session? (int. A. Lavergne) 3284; nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles), pour la division de Rougemont, article de "La Patrie", (int. A. Lavergne) 4807; article de la "Gazette", (int. Taylor) 4812; nomination de M. P. H. Spohn, ancien député, au Sénat, (int. Bennett) 4809; sénateur pour division de Rougemont, nomination, (mot. Ames pour doc. y relatifs) 6186, 7203, 7729.
Sentences pour un terme indéfini, et mode de preuve, remarques du juge McMahon, (observ. Borden) 3967.
Serment: à faire prêter aux électeurs, formule, (observ. Barker), débat, 8094 et suiv.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1), 3.
Service civil: bill (n° 156) afin de modifier la loi y relative, 1ère l., 6442; retrait du bill, (mot. Fielding) 8012.
Shephard, Arthur, agent d'immigration, (int. Staples) 3480.
Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, (int. Worthington) 2663, (sub.) 4145.
Shippegan: port, améliorations, (sub.) 6262.
Simcoe: comté, plaintes contre le juge puisné de la cour de comté, (int. Conmee) 3755; édifice public, (sub.) 4158.
Sirop d'érable: mesures prises pour empêcher falsification, (int. Boyer) 2721.
Sladen, A. F., allocation, (sub.) 7900.
Smith, H., lieut.-col. : depuis quand a-t-il cessé de retirer paie comme membre de la commission des médailles? etc., (int. Northrup) 7451
Sociétés industrielles et coopératives: bill (n° 2) y relatif, 1ère l., 92; 2e l., 603; (mot. Monk pour comité spécial) 977; (observ. Monk) 7513.
Soldats anglais libérés du service: le Gouvt devrait favoriser leur établissement au Canada, (mot. Sam. Hughes) 763.
Solliciteur général : poste vacant. à quand nomination d'un autre titulaire? (int. Foster) 1852, (int. Borden) 3077.
Sorel: quai en eau profonde, (sub.) 6315.
Southport: receveur de la poste, (int.) 7453.
Spain, Osprey George Valentine, bill (n° 104) pour lui faire droit, 1ère l., 4250 ; 2e l., 4553; comité et 3e l., 5760.
Sparks: succession, réclamation, (int. Bennett) 735.
Spiritueux : conservation en entrepôt durant deux ans, adoption et application de la loi à ce sujet, (mot. Robitaille pour doc.) 831; droits de douane et d'accise, quels sont-ils? (int. Maclean) 1093: falsifications, mélanges, application de la loi à ce sujet, (int. W. F. Maclean) 2172 et suiv., (projet de résolution W. F. Maclean), débat, 4252 et suiv.
Stanley, (N.-B.): receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Crocket) 7755.
Stations agronomiques: essai de l'engrais fabriqué avec du poisson, (mot. Sinclair pour doc.) 830; station centrale, suppression de la basse-cour, (int. Armstrong) 1178; établissement de stations agronomiques dans l'Ile du Prince-Edouard, (int. Martin) 1440; salaires des employés des stations agronomiques, (int. R. Smith) 2660; station centrale : animaux, instruments agricoles, foin, grain, le 1er décembre 1905 et 1906? (mot. Jackson pour doc.) 3290; stations agronomiques en général, (sub.) 4176, 8031.
Statistiques: (mot. Kemp pour doc.) 3758.
Statuts fédéraux: refonte et traduction, (sub.) 8198.
Statuts refondus: communication aux députés, quand? (int. E. D. Smith) 498, (int. Borden) 1430; (bill (n° 19) concernant la version française des statuts refondus, 1ère l., 977; 2e l. et comité, 1551, 1559; 3e l., 1593, 1596 ; amend. Bourassa, 1593, mis aux voix et rejeté, 1595-1596; dépôt d'un exemplaire des statuts refondus, (l'h. M. Aylesworth) 1520; distribution, (int. Foster) 1663, 1857, distribution dans l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2206; distribution de feuillets volants, (int. Taylor) 2663 ; traduction en français, (int. A. Lavergne) 3283, retard, (observ. A. Lavergne), débat: M. A. Lavergne, 3765; M. C. Devlin, 3781; M. Bourassa, 3781; M. Bergeron, 3783, 3789; l'h. M. Fisher, 3789; erreurs de texte, (int. A. Lavergne) 5450; bill (n° 148) modifiant l'annexe A des statuts refondus de 1906, 1ère l., 6058, comité, 6954; 3e l., 6958; quand version française des statuts refondus sera-t-elle imprimée ? (int. A. Lavergne) 7911 ; bill (n° 175) pour corriger erreur dans version anglaise, concernant inspection des bateaux à vapeur: (voir à ce sujet "Marine marchande," lettre "M").
Steamers: état relatif aux noms, domiciles, départs, etc., du "Minto", du "Stanley" et du "Princess", (mot. McLean pour doc.) 287; steamers subventionnés par le Gouvt, (mot. E. D. Smith pour doc.) 509 ; données thermographiques recueillies à bord des steamers, (mot. E. D. Smith pour doc.) 509; steamers du C.P.R., dépêches et passagers débarqués à Halifax, (mot. Stockton pour doc.) 509; service de steamers (sub.): entre Grande-Bretagne et Canada, 7301; entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7311; entre Saint-Jean et Glasgow, 7312; entre Saint-Jean et Digby, 7312; entre Saint-Jean, Halifax, Antilles et Amérique du Sud, 7312; entre Victoria et San-Francisco, 7313; entre Halifax et Terre-Neuve, via Cap-Breton, 7313; entre les Iles de la Madeleine et la terre ferme, 7313: entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 7313; entre Saint-Jean et Halifax, faisant escale à Yarmouth et autres ports, 7314; entre l'Ile du Prince-Edouard et Grande-Bretagne, 7314; entre Montréal, Québec et Manchester (Ang.), en été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, en hiver, 7314 ; entre le Canada et l'Afrique Australe, 7314; entre Bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7316; entre Port-Mulgrave et Guysboro, 7316; entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, 7316; entre Sydney et Whycocomagh, 7316; entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7316; entre le Canada et l'Australie, 7317; entre Paspébiac et le Bassin de Gaspé, 7318: entre le Canada et le Mexique, 7318; nouveau steamer pour remorquage et inspection, (sub.) 7746.
Steamer "Empress": dépêche y relative (int. Lefurgey) 727.

Steamer "Empress of Britain": dernière traversée, quand arrivé à Halifax ? etc., (int. Roche) 983.
Steamer "Empress of Ireland", retard à Halifax pour attendre dépêches, (int. Daniel) 1096.
Steamer "Golspie": naufrage, (observ. Boyce) débat, 1135 et suiv.; quand et par qui amené au Canada, inspection, etc., (int. Boyce) 1432; enquête sur naufrage, rapport, dépôt (int. Boyce) 2420, 2674; service de ce steamer, (int. Boyce) 4181.
Steamer "Kestrel", enquête sur approvisionnement, rapport, (mot. Foster pour doc.) 596; achat d'approvisionnements, (mot. Reid pour doc.) 1520.
Steamer "G. A. McKeen": naufrage, (int. Lefurgey) 1186.
Steamer "Minto", retiré de la route Charlottetown-Pictou, raisons, (int. Martin) 2367.
Steamer "Monarch", naufrage, (int. Boyce) 1433.
Steamer "Osceola" appelé ensuite "Golspie": quand et par qui amené au Canada, inspection, etc., (int. Boyce) 1432.
Steamer "Neptune": appartient-il à l'Etat? Coût de l'usage, etc., (int. Reid) 3754.
Steamer "Sovinto": naufrage, (int. Lefurgey) 736, (int. J. J. Hughes) 1101.
Steamer "Stanley," retiré de la route Charlottetown-Pictou, raisons, (int. Martin) 2367.
Steamer "Strathmore", naufrage, (int. Martin) 1432.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours par sir Wilfrid Laurier, M. R. L. Borden, M. Daniel, (lu par M. Armstrong) 4911, 4912.
Stonefield, P. Q., receveur de la poste, démission, (int. Perley) 1163.
Stratford: salle d'armes, (sub.) 4158.
Stratton, Ira: receveur de la poste à Stonewall ? (int. Staples) 6188.
Subsides: discussion, fixation d'une date, (mot. Laurier) 226.
Subventions: aux provinces, augmentation, conférence des premiers ministres à ce sujet,, rapport, (int. R. Smith) 503, dépôt, 1158; réclamations de l'Ile du Prince-Edouard, (int. McLean) 1856; correspondance depuis 1901, (mot. A. A. McLean pour doc.) 2668; subventions aux provinces, augmentation, (projet de résolution Laurier) 5016, 5017, 5336, discussion, 5451 et suiv.; quant à l'Ile du PrinceEdouard, (int. Lefurgey) 5242; correspondance, dépôt, (int. A. A. McLean) 5244; subventions depuis la confédération, annexion de territoires, etc., (int. Lefurgey) 5448; discussion du projet de résolution Laurier, (suite, amend. Lefurgey, 5509, rejeté, 5541; amend. Martin, 5525, rejeté par M. l'Orateur, 5525; amend. Daniel, 5546, rejeté, par M. l'Orateur, 5548; autre amend. Martin, 5548, rejeté, 5548; amend. Lake, 5551, rejeté par M. l'Orateur, 5552; (rectification du compte rendu des "Débats" par M. Bergeron) 5678; adresse de la Chambre à Sa Majeté, modification à y faire, (mot. Fielding) 7247, (mot. Fielding pour discussion sur l'adresse) 7618; (mot. Fielding pour adop. de l'adresse) 7917, débat, 7917 et suiv., (mot. adoptée) 7999.
Sucre: d'où importé ? (int. Armstrong) 588; droits perçus en 1905-1906, (int. Henderson) 1085; importation de 1902 à 1906, (int. Lake) 4599.
Summers, E. W. et H. H., brevet d'invention, bill (n° 9) y relatif, 1re l., 533; 2e l., 732; 3e l., 1853.
Summerside: port, brise-lames, (sub.) 6249.
Swim: quai, gardien, (int. Perley) 2921.

Tabac: droits perçus en 1906, (int. Henderson) 1661; tabac canadien, fabrication; combien de manufactures, quantité de tabac canadien fabriqué en 1906, etc., (int. Dugas) 1986; tabac en feuilles, importé des Etats-Unis, (int. Clements) 2209; impôt, (observ. Clements) 6035, la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session ? (int. Monk) 6323 et suiv.; remise de droits sur le tabac haché, (int. Ross) 6325; tabacs importés et canadiens, timbres sur iceux, (sub.) 6815, 7498.
Tarif: tarif de faveur entre le Canada et l'Australie, (mot. Foster pour doc.) 249; revision du tarif, (mot. Fielding) 340; annexes "A" "B" et "C" du tarif, 347, 411, 413-414; dépositions recueilllies par la commission du tarif, dépôt, (int. Borden) 438; impression (int. Robitaille) 734; index du tarif, à quand la distribution ? (int. Borden) 439; tarif de faveur, accordé à la Grande-Bretagne, (avis de motion Logan pour restrictions à ce sujet) 483-84; tarif intermédiaire, participation des pays étrangers à ses avantages, (int. Monk) 507; comparaison entre ancien et nouveau tarif, index, (int. Foster) 531; étude des articles du tarif, dans quel ordre ? (int. Henderson) 532; modifications, délégations à cette fin, (int. Monk) 922; le Gouvernement proposera-t-il, à la conférence coloniale, un tarif de préférence interimpérial ? (int. Monk) 924; le Gouvernement y renouvellera-t-il l'offre faite au gouvernement impérial en 1902, au sujet du traitement de faveur ? (int. Monk) 924-925; tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, droits perçus, (int. Armstrong) 1167; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.) 1189; application du tarif de faveur aux marchandises allemandes, (observ. Armstrong) débat, 6825 et suiv.; tarifs douaniers, bureau international des, contribution du Canada à son entretien, (sub.) 7092; tarif intermédiaire: négociations y relatives, (int. Foster) 8164.
Tarif, discussion en comité: 1re résolution: l'hon. M. Fielding, 543; l'hon. M. Foster, 543; l'hon. M. Haggart, 544, 552; M. Henderson, 544; l'hon. M. Paterson, 547, 554; M. R. L. Borden, 549, 555; M. Sproule, 552; M. Ames, 576; M. Kemp, 576.
Discussion en comité: 5e résolution, paragraphe (b) 873; l'hon. M. Fielding, 873; M. Sproule, 874; M. Bergeron, 880, 883, 881, 886; M. R. L. Borden, 881; M. Armstrong, 891; M. E. M. Macdonald, 900; M. Lalor, 905; M. Monk, 910.
Discussion en comité: article 4, paragraphe (c), de la première résol. et article 11: l'hon. M. Fielding, 1026-1030-1068 et suiv.; M. Crocket, 1027 et suiv.; M. R. L. Borden, 1032 et suiv.; M. Barr, 1034 et suiv.; M. Galliher, 1035; M. Lalor, 1035 et suiv.; M. E. D. Smith, 1037 et suiv.; M. Lake, 1038 et suiv.; M. Caldwell, 1042 et suiv.; M. Armstrong, 1043 et suiv.; M. Bole, 1046 et suiv.; M. Henderson, 1052 et suiv.; M. Bennett, 1054 et suiv.; M. Blain, 1058; M. Taylor, 1059 et suiv.; M. Loggie, 1063 et suiv.

Tarif—*Suite.*

Discussion en comité: article 5, 1re résol., amend. M. Fielding, droit contre mévente (dumping) des produits étrangers, 1226, adopté, 1249 ; 2e amend. Fielding, ajouter au mot " fait " les mots "ou produit " afin que la phrase se lise ainsi : " fait ou produit au Canada ", 1249, adopté, 1249 ; 3e amendement Fielding, ficelle d'engerbage, 1249, résolution adoptée, 1273 ; paragraphe 6, exemption temporaire de droits spéciaux sur articles ni fabriqués ni vendus au Canada, ni offerts à tous en vente aux mêmes conditions, 1273 ; 4e amend. Fielding, ajoutant " aux mêmes conditions, conformément aux habitudes et usages du commerce ", 1273, adopté, 1273 ; article 11, poursuites devant tout tribunal, 1273 ; 5e amend. Fielding remplaçant les mots "tout tribunal " par les mots " la cour suprême, la cour d'échiquier du Canada, ou toute cour supérieure ou cour de comté en Canada ", 1273, 1295, adopté, 1295 ; article 2, nomination d'un juge de la cour supérieure comme commissaire, 1295 ; 6e amend. Fielding demandant insertion des mots " ou de la cour de comté ", 1295, adopté, 1295 ; 1re résol. parag. 5, exception B, marchandises sujettes aux droits d'accise au Canada, (demande d'explication par M. R. L. Borden) 1295 et et suiv., (mot. Fielding demandant que le paragraphe 9 de l'article 1 soit réservé) 1297; liste A, groupe 1, animaux, 1297 ; article 4, chevaux de plus d'un an, 1297; article 5, animaux vivants n.a.p., 1303 ; article 6, porcs sur pied, la livre, 1303 ; article 7, viande fraîche, n.a.p., la livre, 1303 ; article 8, conserves de viande, de volailles, etc., 1304; article 9, volailles et gibier, n.a.p., 1304; article 10, viandes, n.a.p., la livre, 1304; article 11, présure, 1338 ; article 12, boyaux non nettoyés, 1338 ; article 13, saindoux, cottoline et stéarine, 1338 ;

L'hon. M. Fielding : article 5 de la 1re résolution, 1226, amend. contre mévente (dumping des produits étrangers, 1226, adopté, 1249 ; 2e amend. pour ajouter le mot "fait" aux mots " ou produit au Canada ", 1249, adopté, 1249 ; 3e amend. ficelle d'engerbage, 1249; résolution adoptée, 1273; paragraphe 6, exemption temporaire de droits, 1273 ; 4e amend., 1273, ajoutant " aux mêmes conditions, conformément aux habitudes et usages du commerce ", 1273, adopté, 1273 ; article 11, poursuites, 1273 ; 5e amend., remplaçant les mots " tout tribunal " par cour suprême, etc., 1273, 1295, adopté, 1295 ; article 2, 6e amend., 1295, adopté, 1295; 1re résol., parag. 5, exception B, 1295, motion, parag. 9, article 1, réservé 1297 ; liste A, groupe 1, 1297 ; article 4, 1297 ; articles 5, 6, 7. 1303 : articles 8, 9, 10, 1304 ; articles 11, 12, 13, 1338 ;

Discussion en comité : article 5, 1re résol., amend. Fielding, 1226 et suiv.: M. Bourassa, 1226, l'hon. M. Foster, 1229; M. Bergeron, 1230; M. Taylor, 1231; M. Henderson, 1231; M. R. L. Borden, 1233; M. Barr, 1236; M. Miller, 1236; M. Alcorn, 1237; l'hon. M. Paterson, 1241 ; M. Lancaster, 1242; M. Loggie, 1243 ; M. White, 1247.

Ficelle d'engerbage, 3e amend. Fielding, 1249: M. R. L. Borden, 1249, 1269 ; M. Lancaster, 1250, 1267 ; M. W. F. Maclean, 1250 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 1250 et suiv.; M. Bristol, 1250 ; l'hon. M. Foster, 1251 ; M. Cockshutt, 1252 ; M. Miller, 1253 ; M. Osler, 1257 ; M. Bergeron, 1258 et suiv.; l'hon. M. Haggart, 1260 ; M. Henderson, 1260 ; M. Clements, 1263 ; M. Taylor, 1263 ; M. Schaffner, 1265 ; M. Loggie, 1265 ; M. Hall, 1265 ; M. Stockton, 1272 ; M. J. D. Reid, 1272 ; M. Bourassa, 1272.

Substitution de " cour suprême ", etc., à " tout tribunal ", 5e amend. Fielding, 1273 : M. W. F. Maclean, 1273 ; l'hon. M. Brodeur, 1275 ; l'hon. M. Aylesworth, 1276 ; sir Wilfrid Laurier, 1285 ; M. Bourassa, 1289 ; M. E. M. Macdonald, 1291 ; M. R. L. Borden, 1292 ;

Article 2, nomination d'un juge, 6e amend. Fielding, 1295 : M. Bergeron, 1295 ; l'hon. M. Brodeur, 1295 ;

1re résol., parag. 5, exception B, 1295 : M. R. L. Borden, 1295 ; M. Logan, 1295.

Article 4, 1297 : M. Bennett, 1297 ; M. W. F. Maclean, 1297 ; l'hon. M. Paterson, 1298 ; M. Bergeron, 1299 ; M. Osler, 1299 ; M. Martin, 1299 ; M. Miller, 1300 ; M. Henderson, 1300 ; M. W. J. Roche, 1302 ; M. Walsh, 1302 ; M. Armstrong, 1302.

Article 5, 1303 : M. Bergeron, 1303 ; l'hon. M. M. Paterson, 1303 ;

Aarticle 6, 1303 : l'hon. M. Fielding, 1303 ;

Article 7, 1303 : M. Bergeron, 1303 ; M. Henderson, 1303 ;

Article 8, 1304 : M. Bergeron, 1304 ;

Article 9, 1304: M. Bergeron, 1304;

Article 10, 1304: M. Armstrong, 1304; M. Blain, 1304; M. Henderson, 1306, 1335; M. L. C. McCarthy, 1308; M. Miller, 1312; M. Kemp, 1312; l'h. M. Brodeur, 1313 et suiv.; M. E. D. Smith, 1314; M. Bennett, 1315; M. Wright (Renfrew-sud) 1320; M. Barr, 1321; M. McKenzie, 1326; M. Paquet, 1328; M. Martin (Wellington-nord) 1332;

Articles 11, 12. 13, 1338: M. Henderson, 1338.

Discussion en comité: 1379 et suiv.

Article 1er, cire d'abeilles, fromage, œufs, 1379-80: l'h. M. Fielding, 1379; M. Lennox, 1379; M. Mclean, 1379; l'hon. M. Paterson, 1380 ;

Article 17, fromage, 1380: l'h. M. Fielding, 1380-1381 et suiv.; M. Henderson, 1380; M. Wright (Muskoka) 1382; l'h. M. Paterson, 1382; M. Blain, 1382; M. Taylor, 1385; M. Henderson, (maïs, tabac) 1387; l'h. M. Brodeur, (tabac) 1389; M. McIntyre (graine de lin) 1396; M. l'Orateur-suppléant, (déc.) 1396, 1399; M. Zimmerman, (tweeds) 1397; M. Blain (tweeds) 1397; M. Taylor 1397; M. Stockton (impôt), 1397; l'h. M. Brodeur (impôt) 1398; M. MacLaren, 1399 ;M. Crocket, 1399; M. Barr, 1400;

Article 18, beurre, 1400: l'h. M. Fielding, 1400 et suiv.; M. Elson ,1400; M. Perley, 1407;

Article 19, cacao, coques et pellicules, 1408; l'h. M. Fielding, 1408; M. Lake, 1408;

Article 20, pâte ou liqueur de cacao et de chocolat, 1408; l'h. M. Fielding, 1408; M. Lake, 1408;

Article 21, pâte de cacao, etc., sucrée, 1409; l'h. M. Fielding, 1409; M. Lake, 1409;

Article 24, chicorée, 1409: l'hon. M. Fielding, 1409; M. Blain, 1409;

Article 25, chicorée séchée au four, etc., extrait de café, 1409; l'h. M. Fielding, 1409; l'h. M. Paterson ,1409; M. Blain, 1409;

Tarif—*Suite.*

Article 26, café torréfié ou moulu, et imitations, glands, etc., 1409: l'h. M. Fielding, 1409; M. Henderson, 1409;
Article 28, thé et café verts, 1409: l'h. M. Fielding, 1409; M. Henderson, 1409;
Article 35, houblon, la livre: l'h. M. Fielding, 1409-1410; l'h. M. Paterson, 1409; M. Lake, 1409;
Article 39, amidon, la livre: l'h. M. Fielding, 1410; M. Blain, 1410;
Article 43, lait concentré ,la livre, 1410: l'h. M. Fielding, 1410; M. Barr, 1410;
Article 44, café condensé avec lait, 1410; article 45, aliments lactés, 1410: l'h. M. Fielding, 1410.
Article 46, préparations de céréales alimentaires, 1410 ; article 47, fèves, le boisseau, 1410: l'hon. M. Fielding, 1410; l'hon. M. Paterson, 1410;
Article 48, pois, par boisseau, 1410: l'h. M. Fielding, 1410; M. Blain, 1410 ;M Marshall, 1411;
Article 49, sarrasin, le boisseau, 1411: l'h. M. Fielding, 1411;
Article 50, farine de sarrasin, par 10 livres, 1411: l'h. M. Fielding, 1411;
Article 51, orge perlé, roulé, etc., 1411; article 52, orge n.a.p., le boisseau, 1411: l'h. M. Fielding, 1411; M. Blain, 1411;
Article 53, farine de maïs, le baril, 1411; article 54, maïs pour distillation, 1411: l'h. M. Fielding, 1411;
Article 55, maïs non pour la distillation, 1411: l'h. M. Fielding, 1411; M. Lancaster, 1411; M. McIntyre, (Perth-sud) 1413; M. Barr, 1413; M. McKenzie, 1414; M. Taylor, 1414; M. Martin, (Wellington-nord) 1415; M. Henderson, 1417 ;l'h. M. Paterson, 1418 et suiv.;
Article 56, avoine, le boisseau, 1421: l'h. M. Fielding, 1421; M. Lake, 1421; l'h. M. Paterson, 1421; M. Staples, 1421;
Article 57, farine d'avoine et avoine roulée, le 100 livres, 1421: l'h. M. Fielding, 1421-1424 et suiv.; M. Henderson, 1421; M. Martin (Wellington-nord) 1422; M. Crawford, 1423; M. Staples, 1423; M. Lake, 1424; M. Blain, 1425;
Discussion en comité: 1915 et suiv.
Seigle, farine de seigle, blé, riz, 1915: l'h. M. Fielding, 1915 et suiv.; M. E. D. Smith, 1915 et suiv.; M. R. L. Borden, 1915 et suiv.; M. W. F. Maclean, 1916; l'h. M. Paterson, 1916; l'h. M. Foster, 1916;
Sagou et tapioca, 1917: l'hon. M. Fielding, 1917 et suiv.; l'h. M. Paterson, 1917 et suiv.; l'h. M. Foster, 1917 et suiv.; M. R. L. Borden, 1917 et suiv.; M. Ganong, 1917 et suiv.; M. Reid, 1922; M. Barr, 1922;
Biscuits non sucrés, 1923: l'h. M. Fielding, 1923 et suiv.; l'h. M. Paterson, 1923 et suiv.; M. R. L. Borden, 1923; M. Ganong, 1923; l'h. M. Foster, 1923 et suiv.; M. Henderson, 1924;
Macaroni et vermicelle, 1924: l'h. M. Fielding, 1924; l'h .M. Foster, 1924; M. W. F. Maclean, 1924; M. E. D. Smith, 1924;
Tourteaux et farine de tourteaux, 1924 (réservé);
Foin et paille, 1925: l'h. M. Fielding, 1925; M. Barr, 1925; M. Elson, 1925; M. W. F. Maclean, 1925; M. E. D. Smith, 1925;
Graines, 1925: l'hon. M. Fielding, 1925 et suiv.; M. Cockshutt, (int. au sujet de la mise en discussion des articles 72 et 73) 1926;

Tarif—*Suite.*

Pois et fèves de semence du Royaume-Uni, 1926: l'hon. M. Fielding, 1926; l'hon. M. Foster, 1926;
Articles de fleuristes, 1926: l'hon. M. Fielding, 1926 et suiv.; M. E. D. Smith, 1926 et suiv.; l'hon. M. Foster, 1927;
Arbres, n.a.p., chardons à foulon, etc., 1927-1928: l'hon. M. Fielding, 1927 et suiv.; M. E. D. Smith, 1927; M. Blain, 1928;
Tomates fraîches, 1928: l'hon. M. Fielding, 1928, et suiv.; M. W. F. Maclean, 1928 et suiv.; M. E. D. Smith, 1928 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 1928; M. Blain, 1929 et suiv.; M. Taylor, 1931; M. Lancaster, 1932; l'hon. M. Foster, 1932; M. Campbell, 1933 et suiv.; M. Armstrong, 1935; M. Clements, 1935;
Article 85, 1937: l'hon. M. Fielding, 1937; M. W. F. Maclean, 1937; M. Henderson, 1938;
Article 86, tomates et autres légumes, 1939: l'hon. M. Fielding, 1939; M. Marshall, 1939; M. W. F. Maclean, 1939;
Article 87, légumes n.a.p.: l'hon. M. Fielding, 1940 et suiv.; M. Henderson, 1940; M. Blain, 1940 et suiv.; M. W. F. Maclean, 1941; M. Armstrong, 1941; M. Marshall, 1942 et suiv.; M. Campbell, 1943; M. Bergeron, 1944;
Article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944: l'hon. M. Fielding, 1944 et suiv.; M. Marshall, 1944; M. Robitaille, 1944; M. Ames, 1946; M. Ganong, 1946; M. Sproule, 1947 et suiv.; M. Zimmerman, 1947 ; M. Henderson, 1949 ;
Article 89, olives dans la saumure: l'hon. M. Fielding, 1950;
Article 90, fruits, 1950;
Articles 91 et 92, écorces de citron, de limon et d'oranges, pommes en barils, 1951: l'hon. M. Fielding, 1951 et suiv.; M. E. D. Smith, 1951 et suiv.; M. Lancaster, 1951; M. Henderson, 1952 et suiv.;
Article 93, pommes et autres fruits tapés et séchés, 1953: l'hon. M. Fielding, 1953;
Article 94, dates et figues: 1953 (réservé).
Article 95, mûres, groseilles, fraises, framboises, cerises et gadelles, 1953; l'hon. M. Fielding, 1953 et suiv.; M. E. D. Smith, 1953 et suiv.; M. Henderson, 1954 et suiv.; M. Blain, 1955; M. Wright (Renfrew-sud) 1955 et suiv.; M. J. D. Reid, 1957; M. Sproule, 1957 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 1958 et suiv.; M. Armstrong, 1960 et suiv.; M. Knowles, 1962 et suiv.; M. Lancaster, 1963 et suiv.;
Article 96, canneberges et autres fruits non dénommés ailleurs, 1968: l'hon. M. Fielding, 1968, (article réservé).
Article 97, pêches, coings, abricots et nectarines, n.a.p., 1968: l'hon. M. Fielding, 1968 et suiv.; M. E. D. Smith, 1968 et suiv.
Article 97a, prunes, 1969: l'hon. M. Fielding, 1969; M. E. D. Smith, 1969;
Melons, 1969: l'hon. M. Fielding, 1969 et suiv.; M. Macdonell, 1969 et suiv., l'hon. M. Paterson, 1970 et suiv.; M. Ganong, 1970; M. E. D. Smith, 1971; M. Henderson, 1971;
Article 100, raisins, en grappes, 1972: l'hon. M. Fielding, 1972 et suiv.; M. E. D. Smith, 1972 et suiv.;
Article 101, oranges, pamplemousses, citrons et limons, 1974: l'hon. M. Fielding, 1974; M. W. F. Maclean, 1974;
Article 102, pêches, n.a.p., 1974: l'hon. M. Fielding, 1974; M. E. D. Smith, 1974 et suiv.;

Tarif—*Suite*,
l'hon. M. Paterson, 1974 et suiv.; M. W. F. Maclean, 1975 et suiv.; M. Lake, 1977; M. Marshall, 1978;
Article 103, fruits conservés dans l'eau-de-vie, etc., 1979: l'hon. M. Fielding, 1979;
Article 105, fruits en boîtes, etc., 1979: l'hon. M. Fielding, 1979, amend., adopté, 1979;
Article 106, gelées, marmelades et confitures, 1979: l'hon. M. Fielding, 1979, amend., adopté, 1979;
Article 109, amendes douces, noix, etc., 1979 ; l'hon. M. Fielding, 1979 et suiv.; M. Ganong, 1979 et suiv.;
Article 123, saumon et tous autres poissons préparés, y compris huîtres, n.a.p., 1980: l'hon. M. Fielding, 1980;
Article 124, huîtres écaillées, à la mesure, 1980: l'hon. M. Fielding, 1980;
Articles 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, huîtres écaillées, en boîtes, et huîtres en écailles; semis, naissains importés, etc.; tortues, sangsues, poisson vivant et œufs de poisson pour propagation de l'espèce, tout autre article provenant des pêcheries, 1981: l'h. M. Fielding, 1981.
Discussion en comité : 2107 et suiv.
Articles 151 et 152: jus de limon et de fruits, 2107: l'h. M. Fielding, 2107 et suiv.; l'h. M. Foster, 2107; l'h. M. Paterson, 2107;
Articles 157 et 158, alcool éthylique et méthylique, 2108: l'h. M. Fielding, 2108 et suiv.; M. Perley, 2108 et suiv.; M. Sproule, 2109; M. Miller, 2109; l'h. M. Templeman, 2109 et suiv.;
Article 162, vins médicaux, 2112 ; l'h. M. Fielding, 2112; l'h. M. Foster, 2112; M. Perley, 2112;
Article 163, vins de toutes sortes, 2113: l'h. M. Fielding, 2113;
Article 165, champagne et tous autres vins mousseux, 2113: l'h. M. Fielding, 2113;
Article 166, acétone et acétate d'amyle, 2113; l'h. M. Fielding, 2113; livres, cartes, etc., 2114: l'h. M. Fielding, 2113:
Article 175, livres ni imprimés ni reproduits en Canada, 2114; l'h. M. Fielding, 2114;
Article 184, journaux, revues, etc., 2114: l'h. M. Fielding, 2114 et suiv.; M. Porter, 2114 et suiv.;
Article 189, tubes et cônes en papier, 2115: l'h. M. Fielding;
Article 191, papier collé sur toile, pour faux-cols, 2115: l'h. M. Fielding, 2115;
Article 192, carton, papier, feutre, etc., 2115: l'h. M. Fielding, 2115; l'hon. M. Foster, 2115 ; l'hon. M. Paterson, 2115 ;
Article 194, cartes à jouer, 2115; l'h. M. Fielding, 2115; M. Ganong, 2115:
Article 195, papier de tenture ou papier peint, 2115: l'h. M. Fielding, 2115;
Article 196, papier à imprimer journaux, et tout papier à imprimer, 2116: l'h. M. Fielding, 2116 et suiv.; M. Perley, 2116 et suiv.; l'h. M. Foster, 2116 et suiv.; M. Sproule, 2117 et suiv.; M. Fowler, 2119; M. Johnston, 2120; l'h. M. Paterson, 2121; M. Chisholm, (Antigonish) 2126; M. Macdonald, 2127 et suiv.;
Article 200, pâte de bois ou de paille, 2128: l'h. M. Fielding, 2128-29 et suiv.; M. Bergeron, 2128 et suiv.; M. Fowler, 2131; M. Loggie, 2132.
Spiritueux: falsifications, loi à ce sujet, (int. W. F. Maclean) 2172 et suiv;
Discussion en comité: 2177 et suiv.

Tarif—*Suite*.
Liqueurs mélangées, 2177: l'h. M. Fielding, 2177 et suiv.; M. W. F. Maclean, 2177 et suiv.; l'h. M. Paterson, 2178; l'h. M. Templeman, 2178 et suiv.;
Article 203, graines, fèves, noix, etc., 2181: l'h. M. Fielding, 2181; M. Henderson, 2181;
Article 207: albumine de sang, d'œufs, et jaunes d'œufs, 2182:
Article 208, acide borique, oxalique, etc., 2182.
Article 209, et 209a, chlorure de potasse, etc., potasse et perlasse, 2182: l'h. M. Fielding, 2182;
Article 212, sulfate d'alumine et gâteaux d'alun, 2182: l'h. M. Fielding, 2182;
Article 216, acide nitrique et acides mélangés, 2182: l'h. M. Fielding, 2182;
Acide nitrique et tous autres acides, n.a.p., 2182: l'h. M. Fielding, 2182 et suiv.;
Article 218, phosphate acide, n.a.p., 2183: l'h. M. Fielding, 2183;
Article 219, éther sulphurique, chloroforme, etc., 2183: l'h. M. Fielding, 2183; M. Daniel, 2183; M. Barr, 2183;
Article 220, toutes préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques, composées de plus d'une substance, y compris remèdes brevetés, et tous autres, 2183: l'h. M. Fielding, 2183; M. Daniel, 2183;
Article 221, opium naturel, 2183: l'h. M. Fielding, 2183;
Article 223, opium préparé pour être fumé, 2183: l'h. M. Fielding, 2183; M. Daniel, 2184;
Article 224, cire paraffine et à cacheter, 2184: l'h. M. Fielding, 2184;
Article 225, cire végétable et minérale, n.a.p., 2184: l'h. M. Fielding, 2184;
Article 226, chandelles, 2184: l'h. M. Fielding, 2184;
Article 227, savon d'huile de baleine, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184 ; M. Martin (Queen), 2184 ;
Article 229, savon commun ou à buanderie, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184, (réservé) 2184 ;
Article 230, savon de castille, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184 ;
Article 232, colle forte et colle de poisson, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184 et suiv.; M. Cockshutt, 2184 ;
Article 239, noir de fumée, de carbone, etc., 2187 : l'hon. M. Fielding, 2187 ;
Article 250, vert de Paris, 2187 : l'hon. M. Fielding, 2187 ; M. Elson, 2187 ;
Article 255, gomme anglaise, dextrine, crème d'encollage, 2187 : l'hon. M. Fielding, 2187 ; M. Hughes (King), 2187 ;
Article 273, huiles à lubrifier, graisse pour essieux, 2188 : l'hon. M. Fielding, 2188 ; M. Blain, 2188 ;
Article 290, ciment, 2188 : l'hon. M. Fielding, 2188 ; M. Cockshutt, 2188 et suiv.;
Article 292, gypse, naturel, (sulphate de chaux) 2189 : l'hon. M. Fielding, 2189 et suiv.; M. Ganong, 2189 et suiv.; M. Martin, (Wellington-nord) 2190 ;
Pierres pour jeu de curling et leurs poignées, 2190 : l'hon. M. Fielding, 2190 ;
Article 306, marbre, granit, dalles, blocs de pavage en pierre, 2190 : l'hon. M. Fielding, 2190 et suiv.; M. Macdonell, 2190 et suiv.; M. Maclean, 2191 et suiv ; M. Sproule, 2192 et suiv.;
Article 307, marbre et granit, n.a.p., etc., 2193 : l'hon. M. Fielding, 2193 et suiv.; M. Macdonell, 2193 ; M. Martin, (Wellington-nord) 2194 ;

Tarif—*Suite.*
Article 309, articles à toiture, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;
Article 311, crayons d'ardoise et ardoises, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;
Articles 312, asbeste ou amiante, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;
Article 313, 314, 316, plombagine, non moulue, moulue, charbons d'éclairage électrique, etc., 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;
Articles 320, 321, 322, 323, glaces, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;
Articles 324, 328, 338, 339, 340, 341, 342, 344, 345, miroirs allemands, montures de lunettes et de lorgnons, plomb, caractères d'imprimerie, métal de Babbitt, étain et bronze, ferblanterie, zinc, 2195 : l'hon. M. Fielding, 2195, et suiv ; M. Ganong, 2195 et suiv.;
Articles 346, 347, 349, zinc, métal jaune, laiton, 2196 : l'hon. M. Fielding, 2196 et suiv.; M. Clements, 2196 et suiv.;
Articles 356, 357, 360, nickel, métal anglais, argent du Névada et d'Allemagne, monnaie d'or et d'argent, monnaie anglaise, canadienne et étrangère, 2197 : l'hon. M. Fielding, 2197 ; M. Sproule, 2198 ;
Articles 361, 362, 364, 367, 375, 388, or, argent, aluminium, poudres de brocart et à bronzer articles en argent sterling, en nickel, dorés ou argentés, débris de diamant ou bart, composition métallique et métal plaqué, pour boîtiers de montres, boîtiers de montres, fer et fonte, barres ou rails de fer et d'acier pour chemins de fer, 2198 : l'hon. M. Fielding, 2198 et suiv.; M. Ganong, 2198;
Articles 388a, 389, 390, 391, 392, barres et rails d'acier déjà employés, éclisses et cousinets de chemins de fer, rails mobiles, ponts ou parties de ponts en fer, colonnes de fer pour constructions, ressorts, essieux, lisoirs, etc., 2199 : l'hon. M. Fielding, 2199 ;
Articles 394, 399, tuyaux de fonte, tubes en fer ou acier forgés, 2200 : l'hon. M. Fielding, 2200 ; M. Clements, 2200 ; M. Sproule, 2200 ;
Fil d'acier fondu au creuset, 2200 : l'hon. M. Fielding, 2200;
Ajustages en fer et en acier, 2201 : l'hon. M. Fielding, 2201 ; M. Elson, 2201 ; M. Henderson, 2201 ; M. Barr, 2201 ; M. Crocket, 2201 ;
Ecrous, rondelles, rivets, boulons en fer, 2201: l'hon. M. Fieding, 2201 ; M. W. Wright, 2201 ;
Articles 427, 438, 444, 456, 459, ustensiles en agate, granit, fer ou acier, locomotives et fourgons moteurs, socs et oreilles ou versoirs de charrues, sabots, etc., moules à lingots, moules à verre en métal, bols d'acier pour écrémeuses, 2202 : l'hon. M. Fielding, 2202; M. R. L. Borden, 2202; M. Sproule, 2202; M. Henderson, 2202 ;
Articles 462, 463, 467, 468, 485, 489, 491, trucks, machines de toutes sortes, fer et acier à construction, machines d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada, pour cordage, tissage, filage et tricotage, et pour fabrication de ficelle, cordage ou toile, préparation de la fibre de lin; capsules en cuivre pour fabrication de batteries électriques, creusets en platine, coussinets d'acier pour fabrication de machines et voitures, 2203 : l'hon. M. Fielding, 2203 ; M. Henderson, 2203 ; M. Sproule, 2203 ;
Articles 492, 495, 496, 498, 506, 508, 509, 510, 511, 513, 515, 517, 518, paille de fer, bouchons de liège, joncs, bambous et rotin, articles en bois, n.a.p., moulures de bois, fibre vulcanisée et fibre durcie, balais, planches à laver, pilons, rouleaux à pâte, cannes à pêche, et autres, manches ou poignées de parapluies et parasols, bières et cercueils, vitrines, stores ou rideaux montés sur rouleaux, billards, 2204-2205 ; l'hon. M. Fielding, 2204-2205 ; l'hon. M. Paterson, 2204 ;
Discussion en comité, 2421 et suiv.:
Article 520, ouate, 2421 : l'hon. M. Fielding, 2421 ;
Article 521, tissus de coton gris, et de lin, non blanchis, 2421: l'hon. M. Fielding, 2421 et suiv.; M. Bergeron, 2422 ; M. Cockshutt, 2422 et suiv.;
Article 522, tissus de coton blanc, et de lin, blanchis, n.a.p., 2423 ; l'hon. M. Fielding, 2423 ;
Article 523, tissus de coton ou de lin, imprimés, teints ou colorés, n.a.p., 2423; l'hon. M. Fielding, 2423 ; M. R. L. Borden, 2423.
Article 524, coutil de coton, gris ou blanc, etc., 2423 : l'hon. M. Fielding, 2423 et suiv.; M. R. L. Borden, 2424 et suiv.; l'hon. M. Foster, 2426 ; M. Bergeron, 2426 et suiv.; M. Cockshutt, 2430 et suiv.; M. Turriff, 2432; M. A. A. Wright, 2433; M. Henderson, 2433; M. Verville, 2435; M. Pringle, 2436 et suiv.;
Article 526, broderies blanches en coton ; valencienne, dentelle, etc., de coton blanc, 2440; l'hon. M. Fielding, 2440; M. Beauparlant, 2440;
Article 527, jeannettes, satines et coutils, 2441: l'hon. M. Fielding, 2441 et suiv.; M. Ames, 2441 et suiv.; M. Blain, 2442; M. R. L. Borden, 2442 et suiv.;
Article 533, chiffons de coton ou de laine ou de fil, 2443: l'hon. M. Fielding, 2443; l'hon. M. Foster, 2443;
Articles 536, 537 et 539, fil de coton ou de lin, pour crochet et tricot, n.a.p.; articles en coton, chanvre ou lin, n.a.p.; fibre du Mexique, de Tampico, fibres végétales, etc., 2443: l'hon. M. Fielding, 2443 et suiv.; M. T. Chisholm, 2443.
Articles 544 et 544a, ficelle d'engerbage ou pour engerbeuses, et articles entrant dans le coût de la fabrication de ladite ficelle, 2444: l'hon. M. Fielding, 2444 et suiv.; M. Cockshutt, 2444;
Article 555, laine, 2445: l'hon. M. Fielding, 2445 et suiv.; M. Clements, 2445 et suiv.; M. M. S. McCarthy, 2445 et suiv.; M. Caldwell, 2447 et suiv.; M. Lalor, 2448 et suiv.; M. W. F. Maclean, 2449 et suiv.; M. Campbell, 2449; M. R. L. Borden, 2449 et suiv.; M. Knowles, 2451 ; M. Henderson, 2454 et suiv.; M. Barr, 2456 et suiv.; M. Elson, 2456 et suiv.; l'hon. M. Foster, 2462 et suiv.; M. Wright (Muskoka), 2463 et suiv.;
Article 572, tapis de Turquie ou autres, et imitations, etc., 2465: l'hon. M. Fielding, 2465 ;
Article 590, navires, dragues, yachts, bateaux, etc., 2465 : l'hon. M. Fielding, 2465 et suiv.; M. Bennett, 2465 et suiv.; M. Macdonell, 2465 et suiv.; l'hon. M. Haggart, 2466; M. Boyce, 2469; M. Blain, 2471; M. W. F. Maclean, 2473 ;
Articles 591 et 592, fourgons à marchandises, voitures, camions, traîneaux, etc., 2474 ; l'hon. M. Fielding, 2474 et suiv.; M. Crawford, 2474; M. W. F. Maclean, 2474 et suiv;

Tarif—*Suite.*
Article 596, matériaux pour ponts et tunnels, 2476: l'hon. M. Fielding, 2476 et suiv.;
Articles 598 et 603, instruments de musique et pièces d'instruments de musique; fourrures, préparées, 2477: l'hon. M. Fielding, 2477 et suiv.; M. Macdonell, 2477 et suiv.;
Article 615, fouets, lanières et mèches 2479; l'hon. M. Fielding, 2479 et suiv.; M. Blain, 2479 et suiv.; M. Wm. Wright, 2481; M. J. T. Schell, (y compris articles 507, placages en bois) 2481 et suiv.;
Article 622, valises et sacs, boîtes à chapeaux, etc., 2482: l'hon. M. Fielding, 2482 et suiv.; M. Ames, 2482 ; M. Taylor, 2482 ; M. Blain, 2483;
Articles 627 et 631, gants et mitaines ; faux-cols et manchettes, 2483; l'hon. M. Fielding, 2483; M. Henderson, 2483; l'hon. M. Haggart, 2484; l'hon. M. Paterson, 2484;
Articles 653, 664 et 682, brosses; glycérine; hameçons et câble de manille, 2484; l'hon. M. Fielding, 2484 et suiv.; M. Blain, 2484; M. Daniel, 2484; M. Henderson, 2485 ;
Effets de colons, 2485: l'hon. M. Fielding, 2485 et suiv.; M. Ames, 2485 et suiv.; M. Barr, 2486;
Article 708, armes et effets militaires appartenant au gouvernement impérial, 2486 : l'hon. M. Fielding, 2486 et suiv.; M. Ames, 2486 et suiv.; M. Lake, 2488; l'hon. M. Paterson, 2489;
Article 711, toutes marchandises non mentionnées dans la présente loi, 2489 ; l'hon. M. Fielding, 2489 et suiv.; M. Henderson, 2490 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 2490 et suiv.;
Annexe "C"—effets prohibés, 2491: l'hon. M. Fielding, 2491;
Articles 1207, 1208 et 1210, animaux atteints de maladie infectieuse; étiquettes commerciales en métal; placards et affiches représentant scènes criminelles ou actes de violence, 2491: l'hon. M. Fielding, 2491;
Etalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491: l'hon. M. Fielding, 2491 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 2491; M. Henderson, 2491; M. Lake, 2492;
Articles 307 et 309, quand seront-ils mis à l'étude? (int. Marshall) 2492; (rép. par l'hon. M. Fielding) 2492, (réservés) 2492;
Discussion en comité, 3081: annexe "A", 3082; annexe "B", 3090; annexe "C", 3091, amendements: projet de résolution Laurier, 3081 et suiv.
Discussion en comité, 4276:
Article 39, amidon, 4276: l'hon. M. Fielding, 4276; M. R. L. Borden, 4276; M. Sproule, 4276; l'hon. M. Paterson, 4276;
Article 46a, céréales, grains, farines et gruaux, 4277: l'hon. M. Fielding, 4277 ;
Article 70, graine de lin, par boisseau, 4277: l'hon. M. Fielding, 4277; M. Sproule, 4277;
Article 71, graine de mil et de trèfle, 4277: l'hon. M. Fielding, 4277 et suiv.; M. Cockshutt, 4277; M. Lennox, 4278; l'hon. M. Paterson, 4278;
Article 73, graines de jardin, de champs et autres, par paquets pesant une livre ou moins, 4278: l'hon. M. Fielding, 4278; M. Cockshutt, 4278; l'hon. M. Paterson, 4279; M. Armstrong, 4279 et suiv.;
Articles de fleuristes, 4281: l'hon. M. Fielding, 4281; M. Armstrong, 4281;
Tomates fraîches, par 100 livres, 4281: l'hon. M. Fielding, 4281; l'hon. M. Foster, 4281;
Tarif—*Suite.*
Article 94, dates et figues séchées, par 100 livres, 4281: l'hon. M. Fielding, 4281;
Mûres, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, 4281; l'hon. M. Fielding, 4281 et suiv.; l'hon. M. Foster, 4281; M. Sproule, 4282;
Article 135, sucre, 4282: l'hon. M. Fielding, 4282; l'hon. M. Foster, 4282; M. Cockshutt, 4282; l'hon. M. Paterson, 4283; M. R. L. Borden, 4284; M. Bergeron, 4289; M. E. D. Smith, 4290; M. Ames, 4290; M. Taylor, 4300, 4310; M. Bristol, 4309; M. J. D. Reid, 4313;
Article 136, mélasses de 35 à 56 degrés, 4315 ; l'hon. M. Fielding, 4315; M. R. L. Borden, 4315; l'hon. M. Foster, 4315; l'hon. M. Paterson, 4316;
Articles 137 et 137a, mélasse, de plus de 56 degrés, 4316: l'hon. M. Fielding, 4316; M. R. L. Borden, 4316; l'hon. M. Foster, 4316;
Article 139, glucose, sirop de glucose, etc., 4316: l'hon. M. Fielding, 4316; l'hon. M. Foster, 4316; l'hon. M. Paterson, 4316; M. R. L. Borden, 4317; M. J. D. Reid, 4317; M. Cockshutt, 4317;
Article 141, sucre candi et toutes confiseries, 4317: l'hon. M. Fielding, 4317; l'hon. M. Foster, 4317; l'hon. M. Paterson, 4317; M. R. L. Borden, 4318;
Article 170, brochures-indication, contenant tarifs, etc., 4319: l'hon. M. Fielding, 4319; M. Taylor, 4319; M. Porter, 4320;
Article 219a, (additionnel) préparations liquides, sans alcool, pour désinfecter, arroser, etc., 4321: l'hon. M. Fielding, 4321; M. Wm Wright, 4321; M. Northrup, 4321;
Article 244, blanc de plomb broyé dans l'huile, 4322: l'hon. M. Fielding, 4322; M. Blain, 4322 ;
Encollages liquides, etc., 4322 : l'hon. M. Fielding, 4322; l'hon. M. Paterson, 4322; M. Lake, 4322; M. Taylor, 4323;
Article 258, huile de lin cru ou bouilli, par 100 livres, 4323: l'hon. M. Fielding, 4323; M. Kemp, 4323; M. Cockshutt, 4323; l'hon. M. Foster, 4323; l'hon. M. Paterson, 4323; M. Lake, 4324 et suiv.;
Article 281, brique réfractaire non fabriquée au Canada, 4326: l'hon. M. Fielding, 4326; M. R. L. Borden, 4326; M. Miller, 4326;
Article 300, creusets en argile ou plombagine, 4327: l'hon. M. Fielding, 4327; l'hon. M. Paterson, 4327; M. R. L. Borden, 4327;
Article 307, marbre et granit, n.a.p., 4327: l'hon. M. Fielding, 4327; l'hon. M. Paterson, 4327; l'hon. M. Foster, 4327; M. R. L. Borden, 4327; M. Clements, 4328; M. E. D. Smith, 4328;
Article 309, articles à toitures, 4328: l'hon. M. Fielding, 4328; l'hon. M. Foster, 4328; M. Zimmerman, 4328;
Article 316a, (additionnel), verres de lampes incandescentes, et manchons pour gaz, 4329: l'hon. M. Fielding, 4329; M. Cockshutt, 4329;
Article 326, dames-jeannes en verres, bouteilles, flacons, etc., 4329: l'hon. M. Fielding, 4329; M. R. L. Borden, 4330; l'hon. M. Paterson, 4330;
Articles en verre autres qu'en plaques et en feuilles, pour être taillés, etc., 4330: l'hon. M. Fielding, 4330; l'hon. M. Foster, 4330;
Objets d'art en bronze, coulés d'après modèles faits au Canada par sculpteurs résidant dans le pays, 4330; l'hon. M. Fielding, 4330;

Tarif—*Suite.*

Articles 349 et 356, laiton, nickel et argent d'Allemagne, 4331; l'hon. M. Fielding, 4331 et suiv.: M. Porter, 4331 ; l'hon. M. Paterson, 4331; M. Taylor, 4332; l'hon. M. Foster, 4333; M. R. L. Borden, 4334; M. Clements, 4335; M. Cockshutt, 4336; M. German, 4337; M. E. D. Smith, 4341;

Article 355, métal anglais, nickel, alliage de nickel et argent d'Allemagne, etc., 4341: l'hon. M. Fielding, 4341; M. R. L. Borden, 4341; l'hon. M. Paterson, 4341; l'hon. M. Foster, 4342; M. German, 4342; M. Zimmerman, 4343;

Article 374, ferrailles de rebut de fer ou d'acier, forgés, 4344 : l'hon. M. Fielding, 4344;

Article 376, massets de fer ou d'acier, 4344: l'h. M. Fielding, 4344-4345; M. Bergeron, 4345;

Articles 379 et 379a, poutres de fer ou d'acier laminés, ébauches de barres, plaques d'acier, pour ponts, etc., 4345: l'h. M. Fielding, 4345-46; M. Bergeron, 4345-46; M. R. L. Borden, 4345-46; M. Kemp, 4346; M. J. D. Reid, 4346;

Article 386, acier en barres, bandes, etc., 4346: l'h. M. Fielding, 4346; l'h. M. Paterson, 4346;

Articles 387a, 393a, 395, 397, acier en barres ou en feuilles, pour faire des pelles, arbres arrondis et polis en barres, tubes de chaudières à vapeur, tubes en fer ou acier laminés, non unis ou soudés, 4347: l'h. M. Fielding, 4347;

Discussion en comité, 4402:

Article 403a, (nouvel article), fil d'acier, 4402: l'h. M. Fielding, 4402; l'h. M. Paterson, 4402;

Article 399, tubes en fer ou en acier forgés, 4402: l'h. M. Fielding, 4402;

Article 404, fils de fer ou d'acier galvanisés, 4402: l'h. M. Fielding, 4402;

Article 410, chaînes à mailles, mailles et manilles, de fer ou d'acier, 4403: l'h. M. Fielding, 4403; M. R. L. Borden, 4403; M. Clements, 4403; l'h. M. Paterson, 4403;

Article 411, chaînes-hérisson sans fin, à mailles malléables, 4403: l'h. M. Fielding, 4403, 4414, 4496; M. R. L. Borden, 4403; l'h. M. Paterson, 4404; M. Christie, 4404; M. Taylor, 4404; M. Cockshutt, 4406; M. U. Wilson, 4406; M. Wm Wright, 4407; M. Blain, 4408; M. Logan, 4414, proposition d'amendement au projet de résolutions relatif au tarif, 4429 4492; M. A. A. Wright, 4429; M. Kemp, 4433; M. Daniel, 4436, 4437, 4442, 4494; M. Turriff, 4447; M. George Smith, 4450; M. Wm Roche, 4452; M. W. F. Maclean, 4459; M. Miller, 4461; sir Wilfrid Laurier, 4464, proposition d'un sous-amendement à amendement Logan, 4467, adoptée sur division, 4507; M. R. L. Borden, 4467; M. Bickerdike, 4470; l'h. M. Foster, 4471; l'h. M. Paterson, 4478; M. Sproule, 4490; l'h. M. Fielding, 4496; M. Barker, 4500; M. Johnston, 4502; M. Taylor, 4505; M. Bristol, 4506;

Discussion en comité, 4529:

Articles 355 et 356, 4529 : l'h. M. Fielding, 4529;

Article 71a, graines de jardin, de champ, etc., 4529: l'h. M. Fielding, 4529;

Article 411, chaînes-hérisson sans fin, à mailles malléables, 4529: l'h. M. Fielding, 4529; M. Blain, 4529; M. Christie, 4530; l'h. M. Foster, 4530; M. Wm. Wright, 4530; l'h. M. Paterson, 4530; M. Clements, 4531; M. Taylor, 4532; M. Crocket, 4532 ;

Articles 433 et 434, ressorts de lampes, 4533: l'h. M. Fielding, 4533; l'h. M. Foster, 4533; l'h. M. Paterson, 4535; M. Crocket, 4538; M. Lalor, 4539 ; M. Sproule, 4540 ; M. R. L. Borden, 4540; M. Johnston, 4541;

Article 445, faucheuses, moissonneuses, engerbeuses, etc., 4541: l'h. M. Fielding, 4541; l'h. M. Paterson, 4541; M. Sproule, 4541; M. R. L. Borden, 4541; l'h. M. Foster, 4541; M. Lake, 4544; M. Hall, 4545; M. Wm Wright, 4546;

Article 447, moteurs locomobiles avec chaudières, 4546: l'h. M. Fielding, 4546, 4557; l'h. M. Paterson, 4547, 4554; M. Lake, 4547, 4554; M. Wm Wright, 4553; M. W. F. Maclean, 4558;

Article 448, machines à charger le foin, extracteurs de pommse de terres, manège à chevaux, séparateurs, n.a.p., etc., 4558: l'h. M. Fielding, 4558; M.Daniel, 4558; M. Lake, 4558; l'h. M. Paterson, 4559;

Article 451a, urnes en métal pour les poêles, et accessoires en usage dans la fabrication des poêles, 4559: l'h. M. Fielding, 4559;

Article 460, divers articles en métal, 4560: l'h. M. Fielding, 4560;

Article 461, machines en fer ou en acier, d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada, 4560: l'h. M. Fielding, 4560, 4561; M. Thompson, 4560; l'h. M. Paterson, 4561;

Article 461a, tubes en acier, en fer, ou en bois, etc., 4560: l'h. M. Fielding, 4560;

Article 79, articles de fleuristes, 4561: l'h. M. Fielding, 4561;

Article 407, fil métallique, 4562: l'h. M. Fielding, 4562; l'h. M. Foster, 4562; l'h. M. Paterson, 4562; M. Taylor, 4562;

Annexe " B ", article 1001, huile, combustible, etc., 4564: l'h. M. Fielding, 4564; M. Taylor, 4564; l'h. M. Paterson, 4565; M. Daniel, 4566; M. Bergeron, 4567;

Machines importées après le 1er juillet 1906, etc., 4567: l'h. M. Fielding, 4567-4568; l'h. M. Foster, 4567; l'h. M. Paterson, 4567; M. R. L. Borden, 4568; M. Broder, 4568;

Moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568; l'h. M. Fielding, 4568-4569; l'h. M. Foster, 4568; l'h. M. Paterson, 4569; M. Bergeron, 4569: M. Sproule, 4569; M. Wm Wright, 4570;

Article 1007, acier plat pour ressorts, billes et barres en acier pour essieux, 4571: l'h. M. Fielding, 4571; l'h. M. Paterson, 4571; l'h. M. Foster, 4571; M. Taylor, 4571;

Acier, employé pour fabrication de coutellerie, limes, mèches, marteaux, etc., 4572: l'h. M. Fielding, 4572; M. Crocket, 4572; M. Daniel, 4573; l'h. M. Paterson, 4573;

Article 1010, tissus de laine, de coton, de soie, etc., 4574: l'h. M. Fielding, 4574; l'h. M. Foster, 4574 ;

Article 1013, tissus de soie et de satin brodés, etc., employés pour cercueils ou toilette des défunts: guipures et franges, idem, 4574: l'h. M. Fielding, 4574; l'h. M. Foster, 4574; M. Crocket, 4575; M. Sproule, 4575;

Article 1015, angles de fer ou d'acier laminés, calibre neuf et dix, 4576; l'h. M. Fielding, 4576; l'h. M. Paterson, 4576; l'h. M. Foster, 4576:

Article 1019, houille bitumineuse, 4576: l'h. M. Fielding, 4576; l'h. M. Foster, 4576; M. Boyce, 4576; l'h. M. Paterson, 4577 :

Tarif—*Suite.*
Article 1014, nickel, alliage de nickel et argent de maillechort, 4577: l'h. M. Fielding, 4577; l'h. M. Foster, 4577; l'h. M. Paterson, 4577; M. Sproule, 4577; M. J. T. Schell, 4578;
Annexe "C", article 1028, jetons de commerce en métal, 4580: l'h. M. Fielding, 4580; l'h. M. Paterson, 4580; M. Sproule, 4580;
Sur la quatrième résolution, 4581 : l'h. M. Fielding, 4581; l'h. M. Foster, 4581; l'h. M. Paterson, 4582.
Discussion en comité, 4694 et suiv.:
Chapitre 49 des Statuts Refondus du Canada, 1906, intitulé "Tarif douanier", abrogation, 4694: l'h. M. Fielding, 4694; M. R. L. Borden, 4694;
Article 79, 4694: l'h. M. Fielding, 4694;
Articles 433, 433a, 441, 441a, 4694-4695: l'h. M. Fielding, 4694, 4695; l'h. M. Foster, 4695;
Articles 447, 448, 486a, 650a, annexe "B", article 1020, treillis de fil de fer galvanisé, 4696: l'hon. M. Fielding, 4696 ;
Machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importations, (observ. Foster) débat: l'h. M. Foster, 4697; l'h. M. Fielding, 4697; l'h. M. Paterson, 4698; M. Boyce, 4698; M. Porter, 4701:
Articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4705 : l'h. M. Fielding, 4705; M. Bergeron, 4705; M. Boyce, 4705; M. Barker, 4710, 4734, 4726; M. R. L. Borden, 4715, 4725; l'h. M. Paterson, 4719, 4737, 4741; M. U. Wilson, 4728; M. Sproule, 4729; M. Wm Roche, 4733; M. Derbyshire, 4737; M. Elson, 4744;
Bill (n° 134) concernant les droits de douane, 1ère l., 5172.
Tatamagouche: quai, (sub.) 6244.
Taxes provinciales: sur voyageurs de commerce et sur compagnies constituées en vertu de chartes fédérales, quel arrangement à ce sujet lors de la conférence avec les premiers ministres des provinces? (int. Foster) 4351.
Télégraphes: réseau du Yukon, recettes et dépenses en 1905, (int. Foster) 739: lignes télégraphiques de l'Etat, recettes, dépenses, etc., (mot. Foster pour doc.) 1519, 3575 ; réseau du Yukon, paiements à Kelley, Douglas et Cie, paiements à eux faits pour fournitures, (int. Foster) 1603; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (int. McLean) 1865; rétablissement des communications, (int. Lefurgey) 1915 ; service télégraphique en général, (sub.) 7193; documents relatifs aux lignes télégraphiques, (mot. Foster pour doc.) 7454; télégraphie sans fil, stations, construction et entretien, (sub.) 8214.
Télégraphie Marconi: postes, 6049.
Téléphones : compagnies, pouvoir de les exproprier, (int. Maclean) 3281.
Tellier, hon. juge: dépenses de voyage, (int. Beauparlant, 5007, 5015, 6821.
Terres fédérales: destitution d'agents et de sous-agents, (int. Hughes) 240; vente, dans l'Alberta-sud, à la compagnie Robins, (mot. Foster pour doc.) 249, (mot. Borden pour doc.) 249-50; ventes, depuis 1905, à des particuliers autres que des colons de bonne foi, (mot. Borden pour doc.) 250; au nom de qui est inscrit le ¼ n.-e., sec. 2, towns. 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien? (int. Ames) 502; terres dans la Saskatchewan, demandées par R. C. McCraken et M. McCann, (mot. Barr pour doc.) 599, bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, 1re l., 727; 2e l., 4819, comité, (débat) 4819 et suiv.; 4939 et suiv., 4957 et suiv.; 5020 et suiv., 4957 et suiv., nom du colon établi sur le ¼ sud-est, section 12, township 30, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, etc., (mot. Hughes pour doc.) 830-831; terres retirées des réserves d'abreuvoir, qu'en a-t-on fait, terres occupées par colons n'ayant pas rempli conditions, (int. Borden) 1082; inspections et rapports concernant certaines terres de l'Ouest, (mot. Ames pour doc.), 1104; ¼ sud-est, section 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, ouvert pour inscriptions de homesteads, (int. Ames) 1176; terres boisées dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, vendues ou louées, (mot. M. S. McCarthy pour doc.) 1188; terres marécageuses près du lac Manitoba, louées, (int. Schaffner) 1436; terrains voisins du lac Manitoba, affermage, (mot. Schaffner) pour doc.) 1613; terres non encore cédées au Nord-Ouest, dans la section 14, township 24, rang 1, ouest 2e méridien (int. M. S. McCarthy) 1866; ventes depuis 1er janvier 1905, (mot. Lake pour doc.) 2040; concessions B et L, et 176, townships 1 et 7, municipalité de Surrey, C.-A., par qui détenues ? (int. Sproule) 2213; choix des terres dans la vallée de la rivière de la Paix, (int. Borden) 2720, (mot. Borden pour doc.) 3290; arpentages, bill (n° 59), voir "Arpentages," lettre "A"); terrains miniers, houilliers, pouvoirs d'eau, etc., demandés, loués ou concédés depuis 1896, (mot. Boyce pour doc.) 3485; depuis le 1er janvier 1906, (mot. Lake pour doc.) 4185; terres boisées, vendues le 21 novembre 1900, dans le district d'Algoma, (mot. Boyce pour doc.) 3758, 4252, (mot. Armstrong, idem) 4252 ; terres réservées pour abreuvoirs dans le district de Lethbridge, (int. Herron) 4354; terres boisées vendues ou louées après celles mentionnées dans le document de la session, n° 90, déposé le 9 avril 1906, etc., (mot. Ames pour doc.) 4601; bill (n° 114), tendant à autoriser l'échange de certains terrains, 1ère l.,4759; 2e l., comité et 3e l., 5872-5874 ; titres de certains terrains, émission, (int. Lake) 5012; concessions promises aux Doukhobors, (int. Lake) 5952; projet de loi du ministre de l'Intérieur, sur les terres fédérales du Nord-Ouest, l'hon. ministre le fera-t-il adopter au cours de cette session ? (int. Barr) 6038; concessions forestières, nos 824, 1062, etc., (mot. Boyce pour doc. y relatifs) 6186; vente de terres fédérales dans le district d'Algoma, (int. Boyce) 6191; terres fédérales, service extérieur, (sub.) 6430; terres à bois, les 478 milles carrés à M. Bourassa, article du "Sydney Daily Post," (explication de M. Bourassa) 7327; protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7469.
Territoires ou districts: formation ou changement de limites, (mot. Sifton pour doc.) 249.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 76) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1851; 2e l. et comité, 2559; 3e l., 2560; appointements, dépenses diverses, (sub.) 7476.
Timbres-poste: faits de mauvais papier, (int. Martin) 592.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7905.

Toronto: sinistre maritime dans le voisinage du port, (int. Macdonell) 8; hôtel des postes, réparations, (int. Macdonell) 232; port, dragage, brise-lames, correspondance à ce sujet, (mot. Macdonell pour doc.) 249; stations de sauvetage, (int. Macdonell) 505; port de Toronto, profondeur de l'eau, (int. Macdonell) 928; douane, sub.) 4158; salle d'exercice, 4162, 4745; magasin militaire, (sub.) 4162; casernes, sub. 4162; hôtel des postes, succursale "F", (sub.) 4166; succursale dans Toronto-centre, (int. Bristol) 5015; port, travaux, (sub.) 7178.

Traduction : française, retards dans les services, (observ. Bergeron) 732-733; nous, domiciles, appointements des traducteurs, et combient payé pour ce service l'an dernier? (mot. Bergeron pour doc.) 2669.

Traité: entre le Canada et le Japon, bill (n° 23) 1ère l., 832; 2e l., 1596, 1601; comité et 3e l., 1601.

Traitement de la nation la plus favorisée: acquis et perdu par le Canada auprès des pays étrangers, etc., (int. Monk) 1161.

Transport : tarif général, (mot. Hughes pour doc.) 521, 750, 768 ; commission des transports, (voir "Commission" lettre "C"; étude d'une voie navigable comme moyen de transport entre la baie Georgienne et Montréal (sub.), 6178, 8041 ; engorgement des transports au Nord-Ouest, (int. McCraney) 6706 ; encombrement des transports dans l'Ouest, frais, (sub.) 7481-7482 ; (int. Foster) 7515.

Travail : bill (n° 32) concernant les heures de travail pour l'exécution des travaux publics, 1re l., 832 ; département du Travail, (sub.), appointements, dépenses casuelles, 3051, impression, papeterie, "Gazette du Travail", etc., 3694 ; impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail", application des lois de conciliation et d'arbitrage, etc., (sub.) 6803 ; administration centrale, (sub.) 6806.

Travaux publics : ministère, vacance, (int. Foster) 1852 ; travaux publics dans Compton, Richmond et Wolfe, (int. Worthington) 2665 ; dans les provinces maritimes, (mot. Sinclair pour doc.) 2669 ; ministère, (sub.): traitement du personnel, 2915 ; travaux publics, de 1897 à 1906, (mot. Sproule pour doc.) 2931 ; travaux publics dans l'Ontario, (sub.) 8054.

38e carabiniers : fusiliers du, solde, (int. Cockshutt) 4177.

Trois-Rivières : salle d'exercices militaires, (sub.) 4146 ; port, quais additionnels dans les eaux estuaires, (sub.) 6317.

Tuberculose des animaux : moyens de la combattre ou de la prévenir, (sub.) 8217 ; projet de résol. Fielding à cette fin, 8217 ; bill (n° 178) pour subsides à cette fin, 1re, 2e l., comité et 3e l., 8220.

UNION des femmes missionnaires des baptites unis des provinces maritimes, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1re l., 4250 ; 2e l., 4553 ; remise du droit payé, ($100), (mot. Logan à cette fin), 5672 ; comité et 3e l., 5760.

VACANCES, (M. l'Orateur) 2 ; l'hon. M. Lemieux, 531 ; M. l'Orateur, 533 ; vacances de Noël, (mot. Laurier) 1025 ; (observ. et mot. Laurier) 1114-1115 ; vacances, M. l'Orateur, 3073.

Vaisseaux de guerre : sur les Grands Lacs, (int. Borden) 6466, 6565, 7099.

Valeurs coloniales : placement sur le marché anglais, (observ. Borden) 4689.

Vancouver, (île) : chemin sur côté ouest, (int. R. Smith) 498 ; chemin de fer ou route le long des côtes, construction, (mot. R. Smith pour doc.) 600.

Vancouver, (ville) : hôtel des postes, construction, adjudication de l'entreprise, (int. Borden) 925, (mot. Borden pour doc.) 1104, (sub.) 4174.

Vaulvagnus-Beach : ouverture d'un bureau de poste, (int. Smith 1103.

Vaux, major F. L., congé, (int. Boyce) 4178.

Verret, Hector : augmentation d'appointements, (sub.) 7907.

Victoria : port, dragage, enlèvement de roches, (sub.) 7190.

Victoria-Harbour: dragage, coût, etc., (int. A. A. McLean) 3075.

Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (projet de résolution Pringle), débat: M. Pringle, 3485; sir Wilfrid Laurier, 3498 ; M. W. F. Maclean, 3500; l'hon. M. Lemieux, 3501 ; M. Verville, 3501 ; M. Porter, 3503; M. Robitaille, 3505; M. Bourassa, 3506.

Voies et moyens : discussion, fixation d'une date, (mot. Laurier) 226 ; (mot. Fielding pour comité) 1135.

Vote obligatoire : voir bill (n° 16), page 633, et sous lettre "E", *verbo* "Elections".

WAGNER, Philip, encore à l'emploi de l'Etat, (int. Foster) 237.

Wainwright, R., et ses deux filles: indemnité pour blessures, (sub.) 7091.

Wallace, N.-E.: carrières, amélioration du chemin de fer qui y conduit, (int. A. A. McLean) 2667, (mot. A. A. McLean pour doc.) 2930.

Welburn: service quotidien des dépêches, (int. Hughes) 927.

West-Head (île du cap de Sable): quai, (sub.) 6244.

West-Selkirk: protection des berges, (sub.) 8055.

White, Fred.: commissaire des territoires du Nord-Ouest; traitement, (sub.) 7476.

White, J. B.; gratification à sa veuve, (sub.) 6432.

William's-Head: quarantaine, travaux, (sub.) 7192.

Wilson, Wm: employé au ministère des Douanes, (int. Johnston) 6190.

Wingham: édifice public, (sub.) 8044.

Winnipeg: dépôt d'immigrants, (mot. Borden pour doc.) 1105, (sub.) 4748; hôtel des postes, construction, (mot. Borden pour doc.) 1157, (sub.) 4748; station postale au nord de la voie du chemin de fer canadien du Pacifique, (sub.) 4750.

Wood, H. W.: percepteur de douane à Saint-Jean, N.-B., (int. Monk) 3753.

YACHT "Maisonneuve": usage, (int. Northrup) 3750.

Yarmouth: port, travaux, (sub.) 6245; hôpital de marine, (sub.) 7898.

Yukon. télégraphes, recettes et dépenses en 1905, (int. Foster) 739; fonctionnaires absents du Yukon, (int. Blain) 918, 1100; concessions minières, décision du ministère à ce sujet, (int. Roche) 920; transport des dépêches, plaintes à ce sujet, (int. Blain) 921; l'Indien Tagish Charlie est-il le premier

Yukon, télégraphes—*Suite.*

homme qui ait découvert de l'or au Yukon et le gouvt canadien lui a-t-il donné pour cela une récompense de $5,000 comme le disent les journaux des Etats-Unis? (int. Chisholm) 921; concessions minières à MM. Guggenheimer, de New-York, (int. Monk) 923; commissaire et sous-commissaire de l'or, et employés de leur bureau, qui sont-ils? (int. Roche) 1174; concessions minières, combien, et par qui déterminées ? (int. Roche) 1609; hôtel du Gouvt à Dawson, frais d'entretien, etc., (int. Roche) 1611;

Gouverneur du Yukon (M. McInnes): démission, (int. Taylor) 2367, accusations contre lui, (int. Lennox) 3074;

Frontière du Yukon ,détermination, (observ. Thompson) 3201 et suiv.;

Concessions : révocation, (int. Blain) 3538 ;

Blé récolté au Yukon: (observ. Thompson) 3663 ;

M. J. D. McGregor, inspecteur des licences, (int. Foster) 4350 ;

Yukon, télégraphes—*Suite.*

Concession de terres de la couronne à Whitehorse, (int. Foster) 4350;

Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 4582; 2e l. et comité, 5173; comité, 5845; 3e l., 5871; autonomie administrative, (observ. Thompson), débat, 4665; édifices publics, (sub.) 4753;

Yukon: loi minière, bill (n° 135) ayant pour objet de la modifier, 1ère l., 5179; 2e l. et comité, 5874-5875; 3e l., 5888; amendement du Sénat, 7757-7792;

Subvention accordée au conseil du Yukon : (explications Oliver, y relatives) 6184 ;

Administration du Yukon: traitements et dépenses, (sub.) 6435;

Agissements de l'ex-commissaire Congdon, (mot. Foster pour doc.) 6952 ;

Gouvernement du Yukon, (sub.): 7482; ordonnances, ratification, (observ. Oliver) 7616, 7755; résidence du commissaire, à Dawson, (sub.) 8045; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 8195.